

第11次

東京都交通安全計画

(案)

令和3年4月

東京都交通安全対策会議

第11次東京都交通安全計画の策定にあたって

東京都交通安全対策会議は、これまで昭和46年以来10次・50年にわたり「東京都交通安全計画」を作成し、人命尊重の理念に基づき、人優先の交通安全を基本とし、関係行政機関・団体等が一体となって各種の施策を実施してきました。

都内の交通事故による死者数は、令和元年に戦後最少の133人となり、昭和35年のピーク時の約9分の1まで減少しましたが、令和2年には155人に増加し、都民の命を守るために、更なる努力を積み重ねていく必要があります。

このため、第11次東京都交通安全計画では、世界主要大都市の中で最も少ないレベルの交通事故死者数を目標に掲げ、高齢者や子供の安全確保、自転車の安全利用などの施策に全力で取り組んでまいります。

超高齢社会の到来やコロナ禍において生まれた新たなニーズへの対応など、私たちの生活を取り巻く状況は大きく変化しています。しかし、どんな時代においても、「何よりも大切な、都民の命を守り抜く」。これまで一貫して申し上げてきた、都知事として最も重要な使命を果たすべく、交通事故のない世界一安全・安心な都市東京の実現を目指します。

そのためには、都民の皆様のご理解、ご協力が欠かせません。悲惨な交通事故を無くすために、一人ひとりが交通ルールを遵守し、運転者や歩行者、それぞれの立場から、共に考え、行動してまいりましょう。

令和3年4月

東京都交通安全対策会議会長

東京都知事

小池百合子



目 次

| | |
|-------------------------------|----|
| 第1部 総論 | |
| 第1章 はじめに | |
| 1 計画の策定主旨 | 8 |
| 2 計画の基本理念 | 8 |
| 3 計画の位置付け | 9 |
| 4 計画期間 | 9 |
| 5 計画の推進 | 9 |
| 第2章 道路交通事故の現状 | |
| 1 第10次東京都交通安全計画の目標と成果 | 11 |
| 2 交通情勢等 | 12 |
| 3 道路交通事故の状況 | 13 |
| 第3章 鉄道及び踏切の事故の現状 | |
| 1 第10次東京都交通安全計画の目標と成果 | 29 |
| 2 鉄道及び踏切の事故の状況 | 29 |
| 第4章 第11次東京都交通安全計画の目標 | |
| 1 道路交通事故の目標 | 31 |
| 2 鉄道事故の目標 | 31 |
| 3 踏切事故の目標 | 31 |
| 第5章 重視すべき視点 | |
| 1 高齢者及び子供の交通安全の確保 | 32 |
| 2 自転車の安全利用の推進 | 35 |
| 3 二輪車の安全対策の推進 | 36 |
| 4 飲酒運転の根絶 | 37 |
| 5 先端技術の活用 | 38 |
| 6 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進 | 38 |
| 7 東京2020大会を踏まえた交通安全 | 38 |
| 第2部 講じようとする施策 | |
| 第1編 道路交通の安全 | |
| 第1章 道路交通環境の整備 | |
| 1 安全安心な生活道路の構築 | |
| (1) 歩道の整備 | 41 |
| (2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進 | 41 |
| (3) 市街地等の構造改善 | 42 |
| 2 幹線道路における交通安全対策の推進 | |
| (1) 道路の整備 | 42 |
| (2) 交差点の改良 | 44 |
| 3 交通安全施設等整備事業の推進 | |
| (1) 横断歩道橋のバリアフリー化 | 44 |
| (2) 防護柵の整備 | 44 |
| (3) 道路照明の整備 | 44 |
| (4) 道路標識等の整備 | 45 |
| (5) 信号機の整備・高度化 | 45 |
| (6) 交通管制システムの高度化 | 46 |
| (7) その他の交通安全施設等の整備 | 47 |
| (8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進 | 47 |
| (9) 事故多発箇所等における交通安全施設の整備 | 47 |
| (10) 駐車施設の整備・拡充 | 48 |
| (11) 交通環境のバリアフリー化 | 49 |

| | |
|----------------------------|----|
| (12) 市町村等実施交通安全施設整備の補助 | 50 |
| 4 高速道路における安全施設の整備等 | |
| (1) 高速道路等の整備等 | 50 |
| (2) 高速道路等における安全施設の整備等 | 50 |
| (3) 高速道路における標識等の整備 | 51 |
| 5 交通規制の実施 | |
| (1) 交通実態に即した交通規制 | 52 |
| (2) 先行交通対策 | 52 |
| 6 自転車利用環境の総合的整備 | |
| (1) 自転車通行空間の整備 | 53 |
| (2) 自転車駐車場の整備 | 53 |
| (3) 自転車シェアリングの普及促進 | 53 |
| 7 渋滞対策の推進 | |
| (1) ITS等を活用した渋滞対策 | 54 |
| (2) 車両停車帯の整備 | 54 |
| (3) 「第3次交差点すいすいプラン」の推進 | 55 |
| (4) 臨海部の交通ネットワーク機能の強化 | 55 |
| 8 公共交通機関利用の促進 | |
| (1) 公共交通機関への転換対策の推進 | 55 |
| (2) 乗換えの利便性の向上 | 56 |
| (3) パークアンドライドの普及促進 | 56 |
| 9 その他の道路交通環境の整備 | |
| (1) 橋梁の整備 | 56 |
| (2) 道路の緑化 | 56 |
| (3) 道路の使用及び占用の抑制 | 57 |
| (4) 不法占用物件等の排除 | 57 |
| (5) 街区公園・近隣公園等整備の補助 | 57 |
| 第2章 交通安全意識の啓発 | |
| 1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 | |
| (1) 交通安全教育の指針 | 59 |
| (2) 学校等における交通安全教育 | 59 |
| (3) 高齢者に対する交通安全教育 | 62 |
| (4) 運転者に対する交通安全教育 | 63 |
| (5) 横断歩行者の安全確保に関する教育 | 63 |
| (6) 自転車利用者に対する交通安全教育 | 64 |
| (7) 二輪車運転者に対する交通安全教育 | 65 |
| (8) 身体障害者に対する交通安全教育 | 65 |
| (9) 外国人に対する交通安全教育 | 66 |
| (10) 交通安全教育推進のための教材資料の充実 | 66 |
| (11) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進 | 66 |
| 2 地域における交通安全意識の高揚 | |
| (1) 地域の交通安全組織の拡大と育成 | 66 |
| (2) 地域や家庭における交通安全教育等の推進 | 67 |
| (3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進 | 70 |
| (4) 区市町村の交通安全教育の推進・支援 | 72 |
| (5) 交通安全点検等の推進 | 72 |
| 3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 | |
| (1) 多様な広報媒体による広報活動の充実 | 72 |
| (2) 関係機関が連携した広報啓発等の実施 | 73 |
| (3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 | 73 |

| | | |
|------|--------------------------------|----|
| (4) | 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等 | 74 |
| (5) | シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進 | 74 |
| (6) | 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 | 74 |
| (7) | ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進 | 74 |
| (8) | 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進 | 75 |
| (9) | 運転中の携帯電話等の不使用の徹底 | 75 |
| 第3章 | 道路交通秩序の維持 | |
| 1 | 指導取締りの強化 | |
| (1) | 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進 | 77 |
| (2) | 携帯電話使用等の取締りの推進 | 77 |
| (3) | 二輪車対策の推進 | 77 |
| (4) | 自転車利用者対策の推進 | 77 |
| (5) | 通学路等における指導取締り | 78 |
| (6) | シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り | 78 |
| (7) | 暴走族の取締り等 | 78 |
| (8) | 整備不良車両の取締り | 78 |
| (9) | 過積載防止対策の推進 | 79 |
| (10) | 高速道路における車両制限令の取締り強化 | 80 |
| (11) | 交通取締り用装備資器材の整備拡充 | 81 |
| (12) | 自動車排出ガス及び騒音の取締り | 81 |
| (13) | 危険物の輸送に関する指導取締り | 81 |
| 2 | 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化 | |
| (1) | 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進 | 81 |
| (2) | 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進 | 82 |
| (3) | 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進 | 82 |
| (4) | 科学的な交通事故事件捜査の推進 | 82 |
| 3 | 駐車秩序の確立 | |
| (1) | 違法駐車取締りの推進 | 82 |
| (2) | 地域実態に応じた駐車規制の推進 | 83 |
| (3) | 荷さばき駐車需要に応じた駐車スペースの確保 | 83 |
| (4) | 路外駐車場の整備促進 | 83 |
| (5) | 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動 | 83 |
| (6) | 違法駐車等防止条例の運用支援 | 83 |
| (7) | 自動車の保管場所確保の徹底 | 84 |
| (8) | 放置自転車対策の推進 | 84 |
| (9) | 自転車等の駐車場所の確保等の推進 | 84 |
| (10) | 自転車等駐車場の利用の促進 | 84 |
| 第4章 | 安全運転と車両の安全性確保 | |
| 1 | 安全運転の確保 | |
| (1) | 運転者教育の充実 | 86 |
| (2) | 高齢運転者事故防止対策の推進 | 87 |
| (3) | 二輪車事故防止対策の推進 | 88 |
| (4) | 貨物自動車事故防止対策の推進 | 89 |
| (5) | 飲酒運転対策の推進 | 89 |
| (6) | 免許関係手続の整備 | 90 |
| (7) | 安全運転管理の充実 | 90 |
| (8) | 自動運転に関する公道実証実験への対応 | 91 |
| (9) | 交通労働災害の防止 | 91 |
| (10) | 労働条件の適正化 | 91 |
| (11) | 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実等 | 92 |

| | |
|--|-----|
| (12) 自動車運転代行業の業務適正化 | 96 |
| (13) 道路交通に関する情報の収集と提供 | 96 |
| 2 車両の安全性の確保 | |
| (1) 自動車検査施設の整備 | 97 |
| (2) 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化 | 97 |
| (3) 自動車の点検・整備の徹底 | 97 |
| (4) 自動車整備事業対策 | 98 |
| (5) 自転車の点検整備等の啓発 | 98 |
| (6) 自転車安全利用促進事業の補助 | 99 |
| 第5章 救助・救急体制の整備 | |
| 1 救助・救急体制の充実 | |
| (1) 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化 | 101 |
| (2) 救助・救急設備等の充実 | 102 |
| (3) 救急医療機関等との連携強化 | 102 |
| (4) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化 | 102 |
| (5) 応急手当等の普及啓発の推進 | 103 |
| (6) 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化 | 103 |
| 2 救急医療体制の整備 | |
| (1) 救命救急センター等の整備 | 104 |
| (2) 小児救急医療体制の確立 | 104 |
| 第6章 被害者の支援 | |
| 1 交通事故相談業務の充実 | |
| (1) 相談体制の充実・強化 | 106 |
| (2) 交通事故相談所の運営 | 106 |
| 2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度 | 106 |
| 3 被害者支援制度の充実 | |
| (1) 交通遺児等に対する施策 | 106 |
| (2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給等 | 107 |
| (3) 重度後遺障害者に対する治療及び看護を行う施設の設置、運営 | 107 |
| (4) 公共交通事故による被害者等に対する支援 | 108 |
| 4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進 | |
| (1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進 | 109 |
| (2) 自転車損害賠償保険等への加入促進 | 109 |
| 第7章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保 | |
| 1 災害に強い交通施設等の整備 | |
| (1) 道路橋梁等の耐震性の強化 | 111 |
| (2) 公共交通機関 | 111 |
| (3) 無電柱化の促進 | 111 |
| (4) 交通規制用資器材等の整備 | 112 |
| (5) 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築 | 113 |
| (6) 災害に備えた気象情報等の充実 | 113 |
| 2 災害時の交通安全確保 | |
| (1) 緊急通行車両等の交通確保 | 113 |
| (2) 信号機の滅灯対策 | 114 |
| (3) 救急活動等 | 114 |
| (4) 大規模事故時等の交通規制の実施 | 115 |
| (5) 災害への備えに関する広報啓発 | 115 |
| (6) 大規模事故時等の各機関の相互連携の確保 | 115 |
| 第8章 調査研究の推進 | 116 |
| 第2編 鉄道及び踏切の交通安全 | |

| | | |
|------|-----------------------|-----|
| 第1章 | 鉄道の交通安全 | |
| 1 | 鉄道交通環境の整備 | |
| (1) | 鉄道施設等の安全性の向上 | 120 |
| (2) | 運転保安設備等の整備 | 121 |
| (3) | 利用しやすい駅施設等の整備 | 122 |
| 2 | 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 123 |
| 3 | 鉄道の安全な運行の確保 | |
| (1) | 運行管理体制の充実 | 123 |
| (2) | 運転士の資質の保持 | 123 |
| (3) | 乗務員、保安要員の教育の充実、資質の向上 | 124 |
| (4) | 乗務員等の安全管理 | 124 |
| (5) | 気象情報等の充実 | 124 |
| (6) | 安全上のトラブル情報の共有・活用 | 125 |
| (7) | 鉄道事業者に対する保安監査の実施 | 125 |
| (8) | 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応 | 125 |
| (9) | 運輸安全マネジメント評価の実施 | 126 |
| (10) | 計画運休への取組 | 126 |
| 4 | 救助・救急活動の充実 | |
| (1) | 緊急時における救助救急体制の整備 | 126 |
| (2) | 大規模事故等への対策 | 127 |
| (3) | 鉄道事業者等の取組 | 127 |
| 5 | 被害者支援の推進 | |
| (1) | 平時における取組 | 127 |
| (2) | 事故発生直後の取組 | 127 |
| (3) | 中長期的対応 | 128 |
| 第2章 | 踏切の交通安全 | |
| 1 | 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進 | |
| (1) | 「踏切対策基本方針」に基づく踏切対策の促進 | 130 |
| (2) | 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進 | 130 |
| 2 | 踏切保安設備の整備 | 131 |
| 3 | その他踏切道の安全を図るための措置 | 132 |
| 付属資料 | | |
| 1 | 東京都交通安全対策会議委員名簿 | 134 |
| 2 | 所管機関一覧 | 135 |
| 3 | 第11次東京都交通安全計画作成経過 | 136 |
| 4 | 交通安全対策基本法（抜粋） | 137 |
| 5 | 交通事故統計等 | 139 |

第 1 部 総論

第1章 はじめに

1 計画の策定主旨

東京都交通安全対策会議は、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、昭和46年（1971年）以降、5年ごと10次にわたり「東京都交通安全計画」を作成し、東京都、警視庁及び関係行政機関等が一体となって、各種の施策を実施してきました。

第10次東京都交通安全計画（以下、文中において、「第10次計画」という。）の計画期間において、令和元年に都内の交通事故死者数は戦後最少の133人まで減少しましたが、令和2年には155人に増加し、交通事故は依然として都民の安全・安心を脅かしています。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にあります。

交通事故の防止は、行政機関や関係民間団体だけでなく都民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばなりません。

東京都交通安全対策会議は、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱として、第11次東京都交通安全計画（以下、文中において、「本計画」という。）を策定し、交通事故による死傷者をゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない安全・安心な都市東京の実現を目指します。

2 計画の基本理念

東京都交通安全計画は、これまで10次・50年にわたる策定期間において、各主体（行政機関、事業者・交通関係団体・ボランティア等及び都民）の取組を推進させることで、道路交通事故死者数を昭和35年のピーク時の約9分の1まで減少させるなどの成果を上げてきました。

一方、依然として毎日のように新たに交通事故被害者等となる方がいます。高齢化の進展への適切な対処とともに子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められています。

これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全都市を目指します。

・交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指します。

- ・人優先の交通安全

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、すべての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、いっそう確保する必要があります。

また思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。このような「人優先」の交通安全を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

- ・高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者や高齢者の自転車利用による交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。高齢になっても安全に移動することができる社会の構築を目指します。

3 計画の位置付け

- ・本計画は、東京都の区域における、陸上交通（道路交通、鉄道及び踏切）の安全に関する施策の大綱であり、国の第11次交通安全基本計画に基づき策定するものです。
- ・本計画は、都が策定した『未来の東京』戦略や東京都自転車安全利用推進計画など交通安全に資する他の計画等との整合性を図っています。
- ・本計画は、東京都、警視庁及び東京都の区域を管轄する国の地方行政機関が実施する諸施策を定めるとともに、交通関係団体及び陸上交通に関する事業を営む事業者が実施する、陸上交通の安全に関する事業を掲げます。
- ・本計画は、区市町村が作成する交通安全計画の指針となるものです。
- ・本計画は、都民に対して、交通安全に関する行動指針を示すとともに、交通安全に関する自助、共助の取組を呼びかけます。

4 計画期間

本計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年です。

5 計画の推進

(1) 行政機関

東京都及び警視庁は、計画事業を着実に推進するとともに、事業の実施にあたっては、国の地方行政機関、区市町村、交通関係団体の代表等で組織する首都交通対策協議会を中心に、総合的かつ一体的な交通安全対策を推進します。

国の地方行政機関は、計画事業を推進するとともに、必要に応じて東京都、警視庁、区市町村、交通関係団体等と連携及び協力し、必要な事業を推進します。

区市町村は、本計画の趣旨及び本計画に定める施策を踏まえ、各区市町村の地域における交通安全計画を作成するよう努めるとともに、他の行政機関や交通関係団体等と連携し、各地域の交通情勢や住民の生活に対応したきめ細かな対策を推進します。

(2) 事業者、交通関係団体、ボランティア等

自動車や鉄道を運行する事業者は、安全運転管理者、運行管理者等を通じて、従業員に対する交通安全教育を推進するなど、安全な運転等を確保するために必要な措置を講じます。

交通関係団体や交通安全に関わるボランティアは、各地域において、東京都や区市町村、警察署と連携し、相互に協力しながら、効果的な交通安全活動を推進します。

(3) 都民

悲惨な交通事故を無くしていくためには、都民一人ひとりが交通ルールを遵守し、適切なマナーを実践する必要があります。

都民の皆様には、家庭、学校、職場、地域等のそれぞれにおいて、交通安全に関する自助、共助の取組を行うとともに、運転者や歩行者等それぞれの立場から、交通安全について考え、行動していくことが期待されます。

第2章 道路交通事故の現状

1 第10次東京都交通安全計画の目標と成果

第10次計画では、「令和2年までに、24時間死者*数を125人以下とすること」及び、「令和2年までに、死傷者数を28,000人以下とすること」を目標とし、交通安全対策を実施してきました。

死者数の長期的な推移をみると、平成4年に500人台に増加した後は、概ね減少傾向にあり、令和元年には戦後最少の133人まで減少しましたが、令和2年には155人に増加しました。

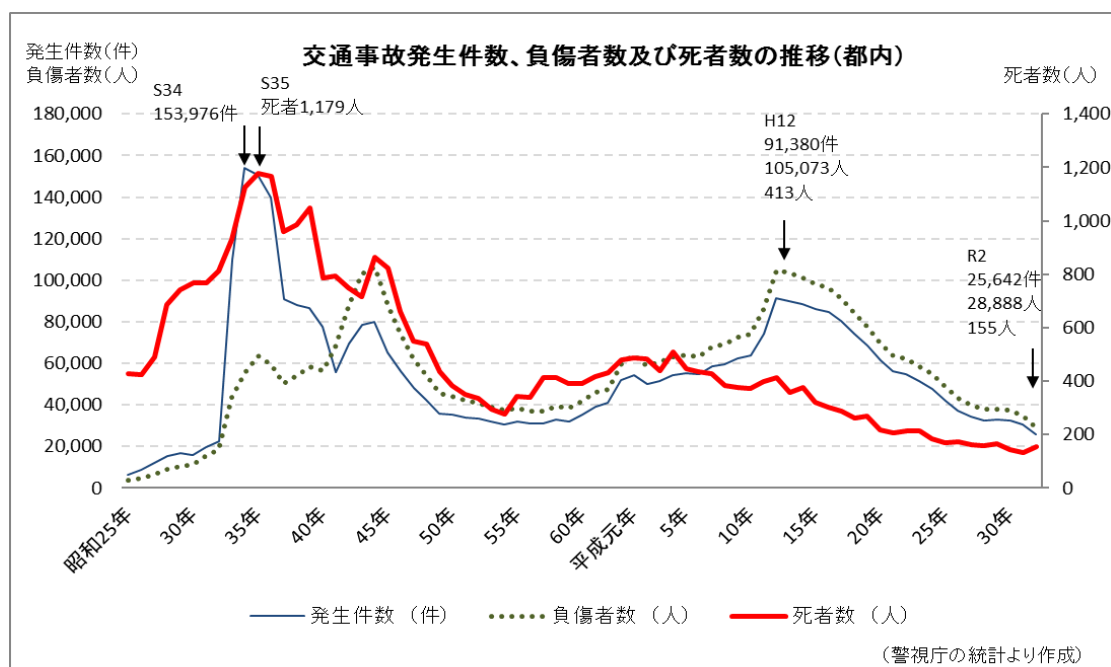
死傷者数は、平成12年の105,486人から減少傾向にあり、令和2年には29,043人となり、平成12年からの20年間で3割以下に減少しています。

しかし、死者数と死傷者数どちらも第10次計画において掲げた目標には届きませんでした。

*「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した場合（人）をいう。本計画においては、特に明記がない限り、死者数とは24時間死者数を指す。

第10次計画期間の死者数と死傷者数の推移

| | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 死者数 | 159 | 164 | 143 | 133 | 155 |
| 死傷者数 | 37,987 | 38,158 | 37,586 | 34,910 | 29,043 |



※ 発生件数は、交通事故のうち、人の死傷のあったもの(人身事故)の件数である。

ただし、昭和40年以前の事故件数には、物損事故が含まれる。また、昭和32年までの発生件数は、概ね7日以下の負傷及び2万円以下の物損事故を除いている。

2 交通情勢等

(1) 道路総延長

都内の道路総延長は、平成27年の24,498kmから令和2年は24,712kmとなっています。

(2) 運転免許保有人口

都内の運転免許保有人口は、平成27年の778万人から令和2年には808万人となっています。このうち、65歳以上の高齢者の免許保有人口は、令和2年で117万人となっており、全体の14.5%を占めています。

(3) 自動車保有台数

都内の自動車総保有台数は、平成27年の506万台から令和2年は497万台に減少しています。

(4) 車両走行距離

都内一般道路のうち、平日平均の車両の走行距離の総和は、平成27年(測定区間2,803km)の190万走行台キロから、令和元年(測定区間2,998km)には195万走行台キロとなっています。

(5) 法令改正等の状況

- ・道路交通法の改正により、平成29年3月12日から75歳以上の運転者は、認知機能が低下した場合に起こしやすい一定の違反行為をしたときに、「臨時認知機能検査」を受けることになるなど、高齢運転者対策が強化されました。
- ・令和元年6月18日第2回昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議にて「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定され、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保や高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進等への取組が強化されました。
- ・運転中の「ながらスマホ」による交通事故が増加傾向にあるなか、道路交通法が改正され、令和元年12月1日から、運転中の「ながらスマホ」などに対する罰則が強化されました。
- ・道路交通法の改正により、令和2年6月30日から妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則が創設されました。
- ・東京都においては、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成25年3月29日条例第14号）を改正し、令和2年4月1日から、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等への加入を義務付けました。

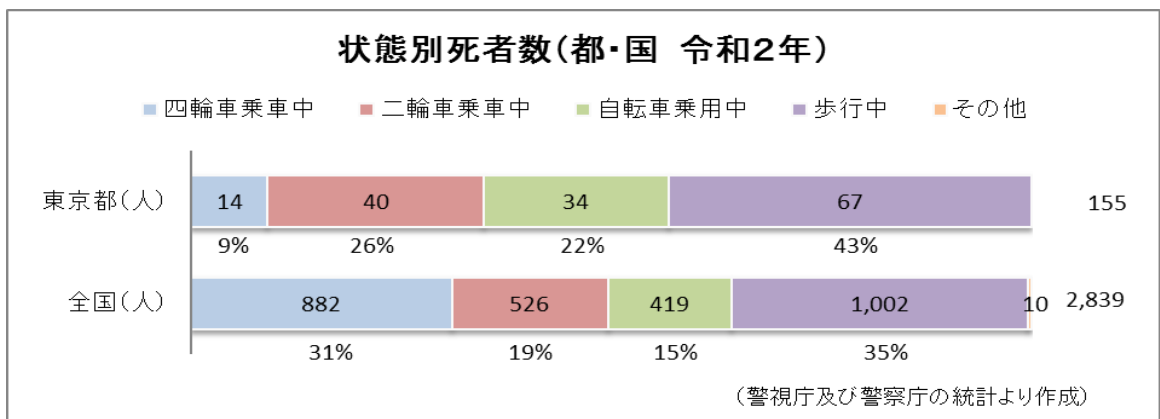
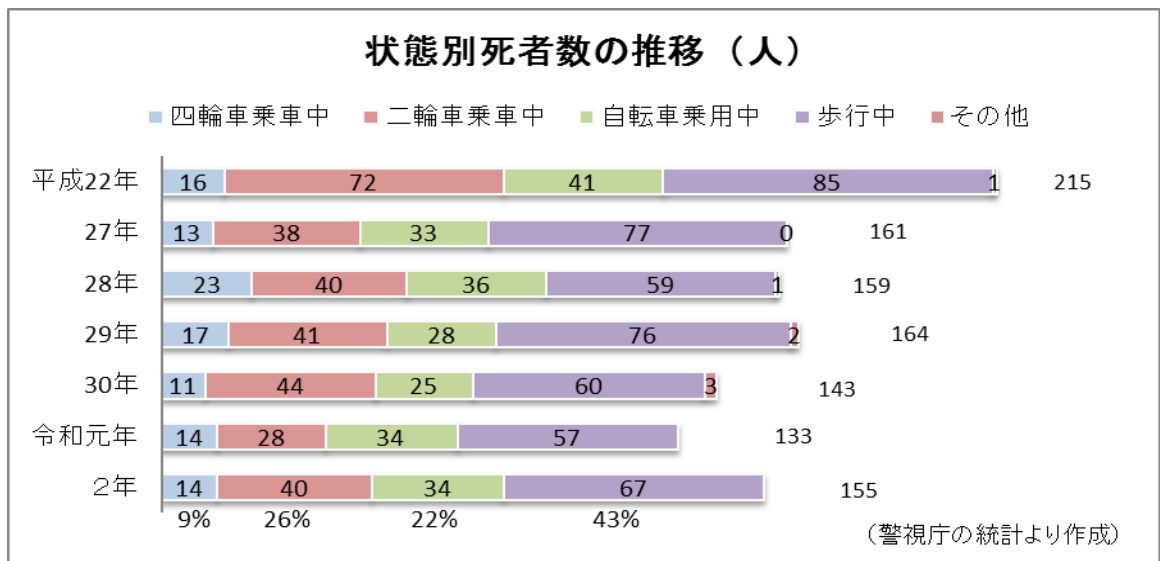
3 道路交通事故の状況

(1) 交通事故死者数等の概況

ア 状態別死者数

都内の交通事故死者数を、四輪車、原動機付き自転車を含む二輪車、自転車、歩行者の状態別で見ると、歩行中の死者が最も多く、令和2年では155人の死者のうち、4割を超える67人が歩行中に亡くなっています。

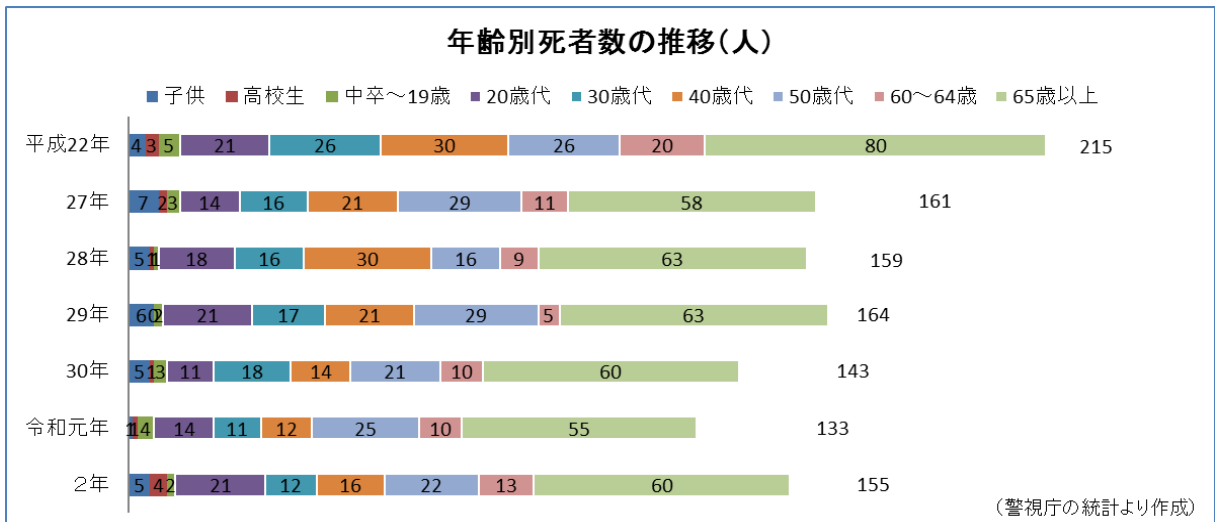
また、全国と比較すると、都内では、二輪車、自転車乗用中及び歩行者の死者の割合が高いという特徴があります。



イ 年齢別死者数

都内の交通事故死者数を、年齢層別で見ると、65歳以上の高齢者の割合が多く、令和2年では、155人の死者のうち約39%の60人が高齢者となっています。また、高齢者の交通事故による致死率*は他の年齢層と比較して高く、他の世代平均の3倍を超えています。

* 致死率とは、死傷者に占める死者の割合である。



年齢層別交通事故死傷者数、死者数、致死率(令和2年・都内)

(上段:人)

| | 子供 | 高校生 | 中卒～19歳 | 20歳代 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 65歳以上 | 合計 | 64歳以下再掲 |
|------|-------------|-----------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------|---------------|
| 死傷者数 | 1,618 6% | 595 2% | 478 2% | 4,190 14% | 4,885 17% | 5,873 20% | 5,198 18% | 1,517 5% | 4,689 16% | 29,043 | 24,354 84% |
| 死者数 | 5 3% | 4 3% | 2 1% | 21 14% | 12 8% | 16 10% | 22 14% | 13 8% | 60 39% | 155 | 95 61% |
| 致死率 | 0.31% | 0.67% | 0.42% | 0.50% | 0.25% | 0.27% | 0.42% | 0.86% | 1.28% | 0.53% | 0.39% |

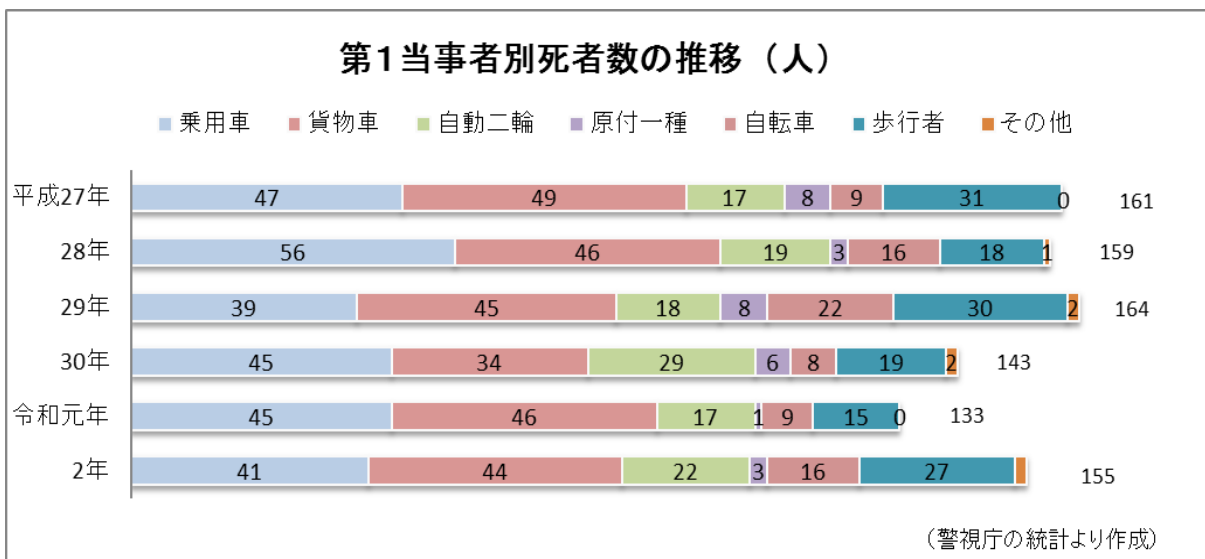
(警視庁の統計より作成)

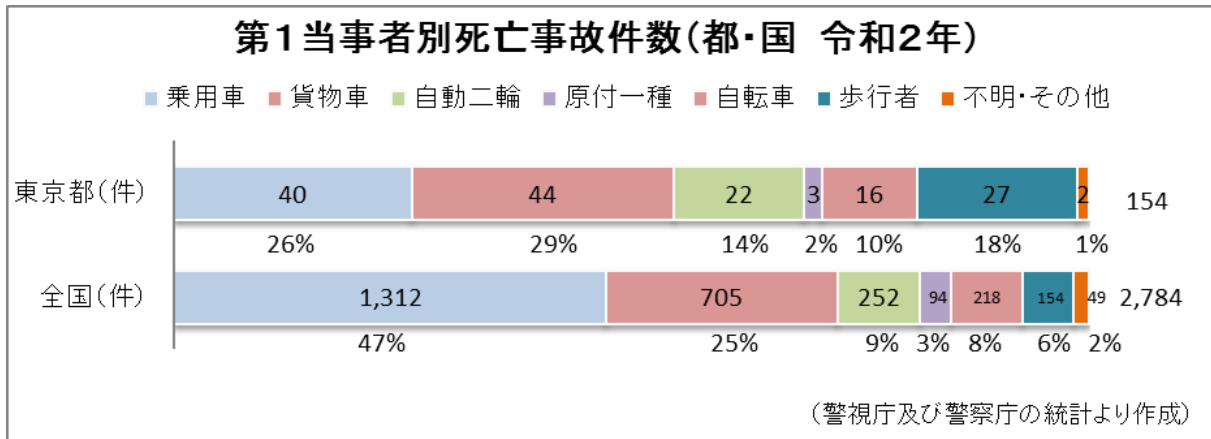
ウ 第1当事者別死者数

第1当事者*別死者数では、乗用車及び貨物車が第1当事者となる事故が、多くを占めています。

全国平均と比較した場合、都内では貨物車や自動二輪、歩行者等が第1当事者となる死亡事故の割合が高くなっています。

* 第1当事者とは、当該事故における過失(違反)が重い者、又は過失(違反)が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

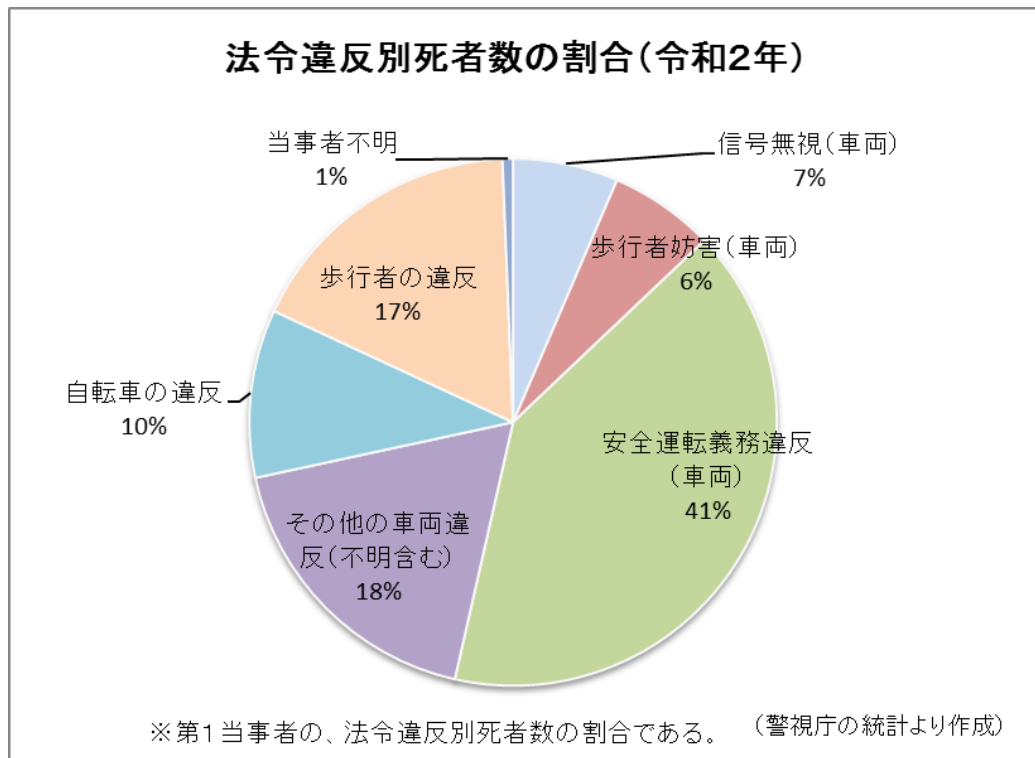




エ 法令違反別死者数

都内の交通事故死者数を、第1当事者の法令違反別で見ると、車両の安全運転義務違反（安全不確認、漫然運転、運転操作等）が多くなっています。

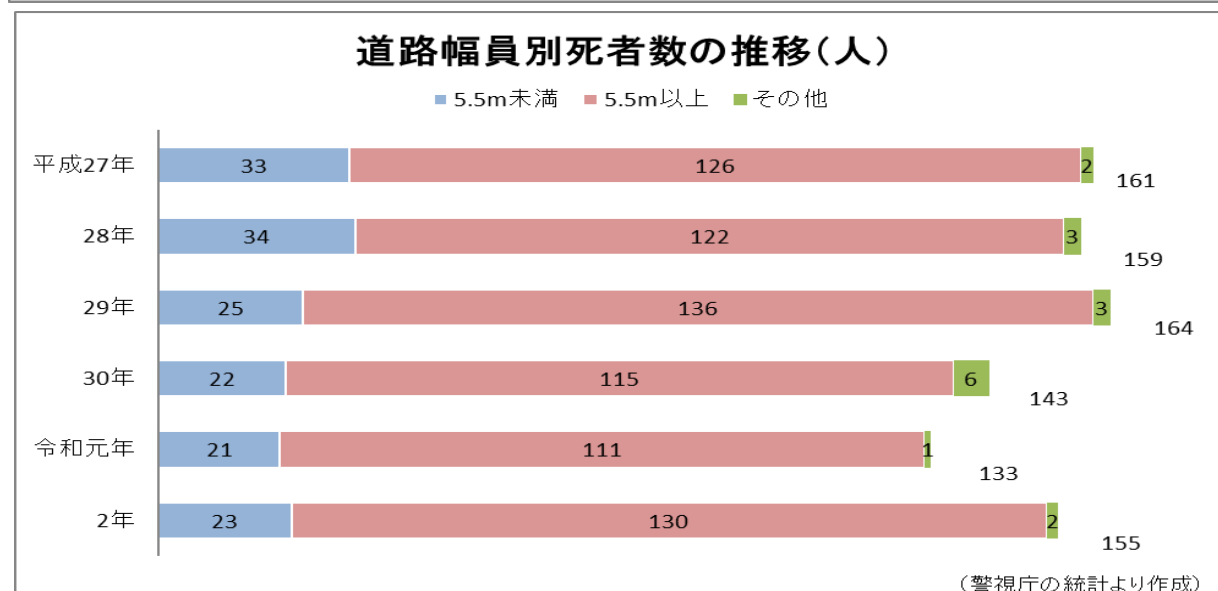
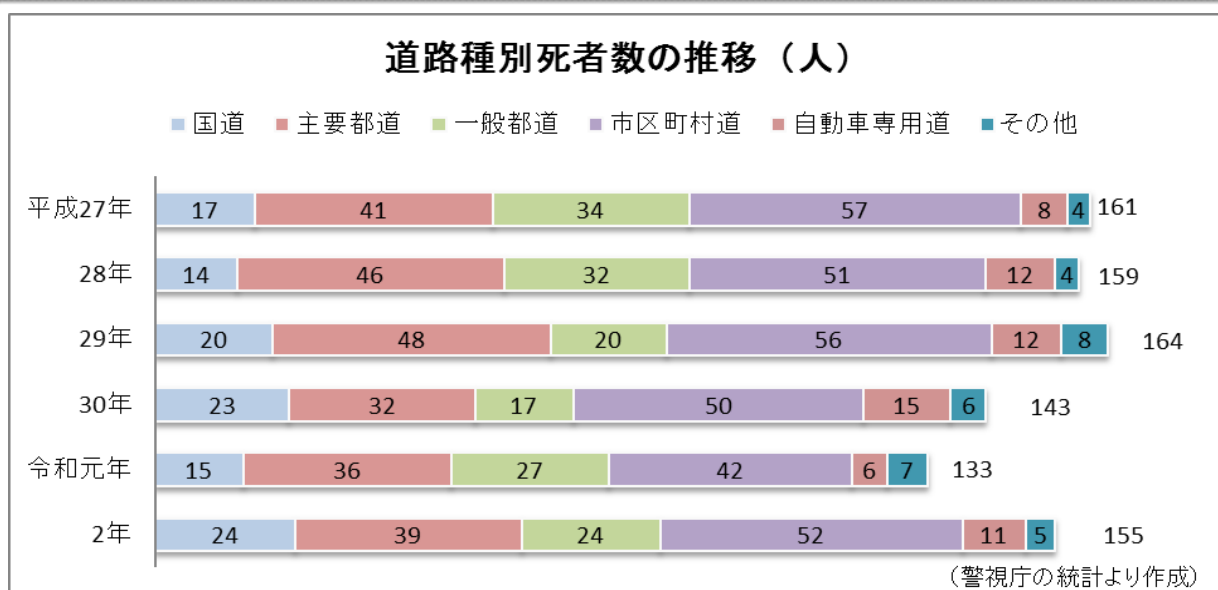
また、歩行者や自転車が第1当事者となる事故によっても、死者が発生しています。



オ 道路種別死者数

都内の交通事故死者数を、国道、都道、区市町村道などの道路種別にみると、主要都道及び一般都道を合わせた都道において発生する死者が多くなっています。

道路幅員別で見ると、幅員5.5m以上の比較的幅の広い道路において、死者が多く発生していますが、幅員5.5m未満の幅の狭い道路においては減少傾向にあります。



カ 死者の損傷主部位

四輪車、二輪車、自転車、歩行者などの当事者別に、死者の損傷主部位をみると頭部、次いで胸部の損傷が多くなっています。

二輪車では、頭部の損傷が5割、自転車では、約7割を占めています。

状態別、損傷主部位別死者の割合（令和2年）

| | 四輪車 | 二輪車 | 自転車 | 歩行者 |
|-----|------|------|------|------|
| 全損 | 0% | 3% | 3% | 7% |
| 頭部 | 36% | 50% | 68% | 55% |
| 頸部 | 14% | 3% | 6% | 0% |
| 胸部 | 21% | 25% | 15% | 15% |
| 腹部 | 7% | 10% | 0% | 4% |
| 腰部 | 0% | 8% | 3% | 13% |
| その他 | 21% | 3% | 6% | 4% |
| 合計 | 100% | 100% | 100% | 100% |

*「その他車両」、「その他」は除く

*各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。

（警視庁の統計より作成）

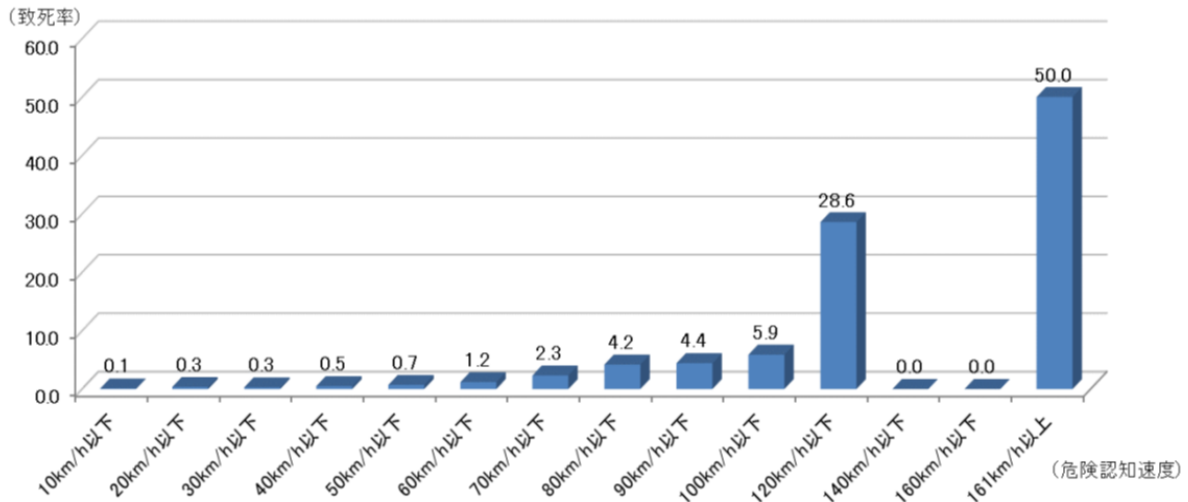
キ 車両の走行速度

「警視庁速度管理指針」によれば、平成29年から令和元年までの都内における交通事故を危険認知速度*別で見ると、概ね危険認知速度が高いほど、致死率が高くな

る傾向が示されています。

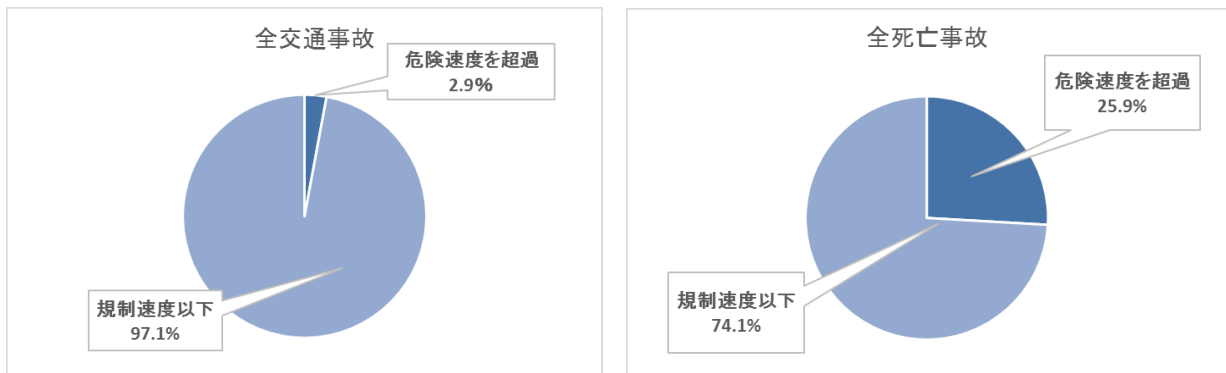
また、平成29年から令和元年までの都内の交通事故において、規制速度を超過した事故の割合は、事故全体の2.9%ですが、死亡事故に限って着目すると、25.9%となり、割合が高くなります。

*運転者が相手方車両や人等を認め、危険を認知した時点の走行速度をいう。



規制速度を超過した交通事故の発生状況

(原付以上運転者(第1当事者)、過去3年(平成29年~令和元年)合計)



(警視庁「警視庁速度管理指針【資料】」より)

ク シートベルト着用率

シートベルト着用状況の調査結果*によれば、都内のシートベルト着用率は、運転者は99.1%、助手席同乗者は96.3%を超えていますが、後部座席同乗者については、34.2%にとどまっており、全国平均の39.2%と比較して低くなっています。

*警察庁・JAF 合同シートベルト着用状況全国調査結果(令和元年)

(2) 課題別の交通事故の状況

第10次東京都交通安全計画では、道路交通の安全について、「高齢者の交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車事故の防止」、「飲酒運転の根絶」の4つを重点課題とし、施策を実施しました。これら4つの課題と、「子供」の交通事故の状況

については、以下のとおりとなっています。

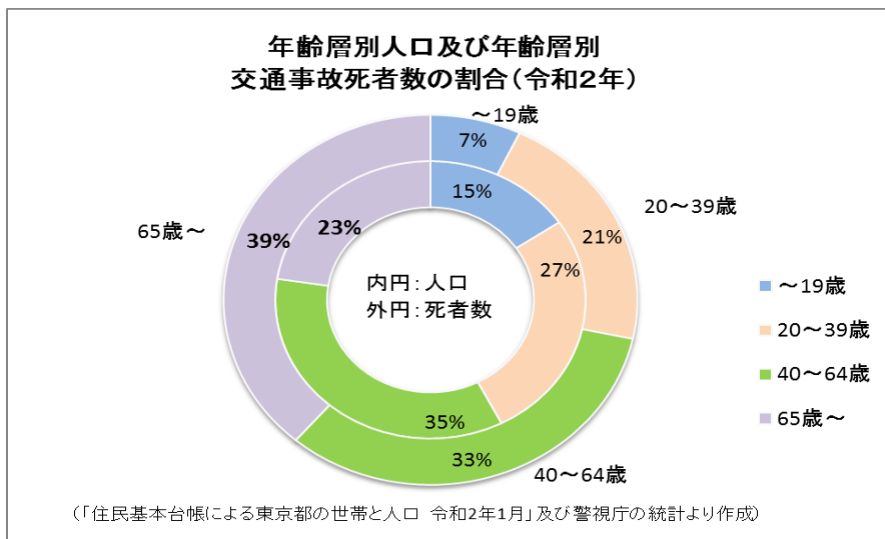
ア 高齢者の交通事故の状況

(ア) 高齢者の交通事故死者数

65 歳以上の高齢者の交通事故死者数は長期的にみると減少傾向にありますが、令和 2 年の死者数は 60 人と、都内の交通事故全体の約 39%を占めています。他の年齢層と比較して致死率が高く（前掲 13 頁「年齢別死者数」、都内の高齢者人口の割合 23%と比較しても、死亡事故に至る割合が高くなっています。

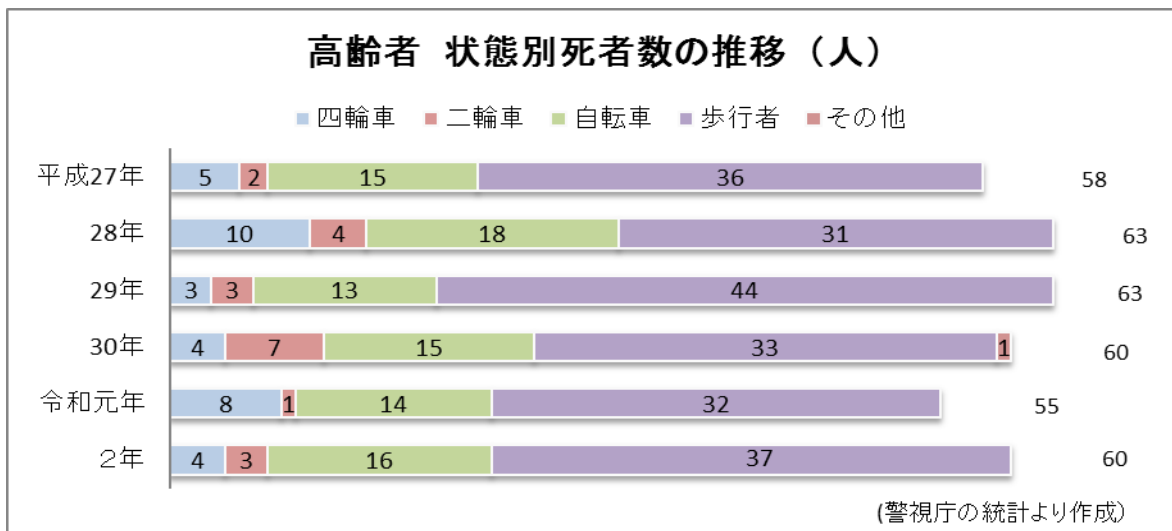
65 歳以上の高齢者の人口は、令和 2 年には 312 万人でしたが、本計画の終了年次である令和 7 年には 324 万人になると予測され、人口全体に占める高齢者の割合は増加傾向に推移すると見込まれています*。

*「住民基本台帳による東京都の世帯と人口 令和 2 年 1 月」（東京都総務局）、「東京都男女年齢（5 歳階級）別人口の予測」（東京都総務局・平成 30 年 3 月）



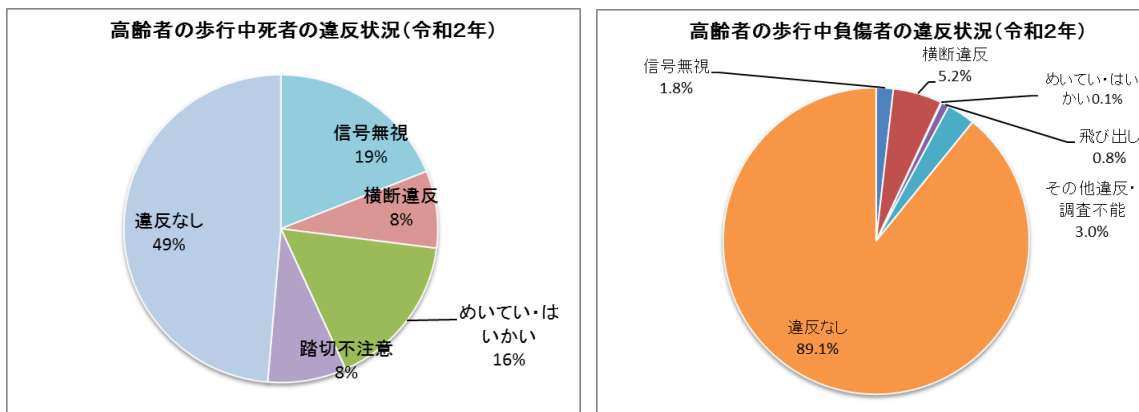
(イ) 高齢者の状態別死者数

高齢者の状態別死者数の内訳をみると、歩行中が最も多く、次に自転車乗用中の死者が多く発生しています。



(ウ) 高齢者（歩行中の死傷者）の違反状況

高齢者のうち、歩行中の死者及び負傷者の違反状況をみると、死者では信号無視など何らかの違反があった割合が半数以上となっており、負傷者に違反があった割合の5倍近くに及んでいます。



(警視庁の統計より作成)

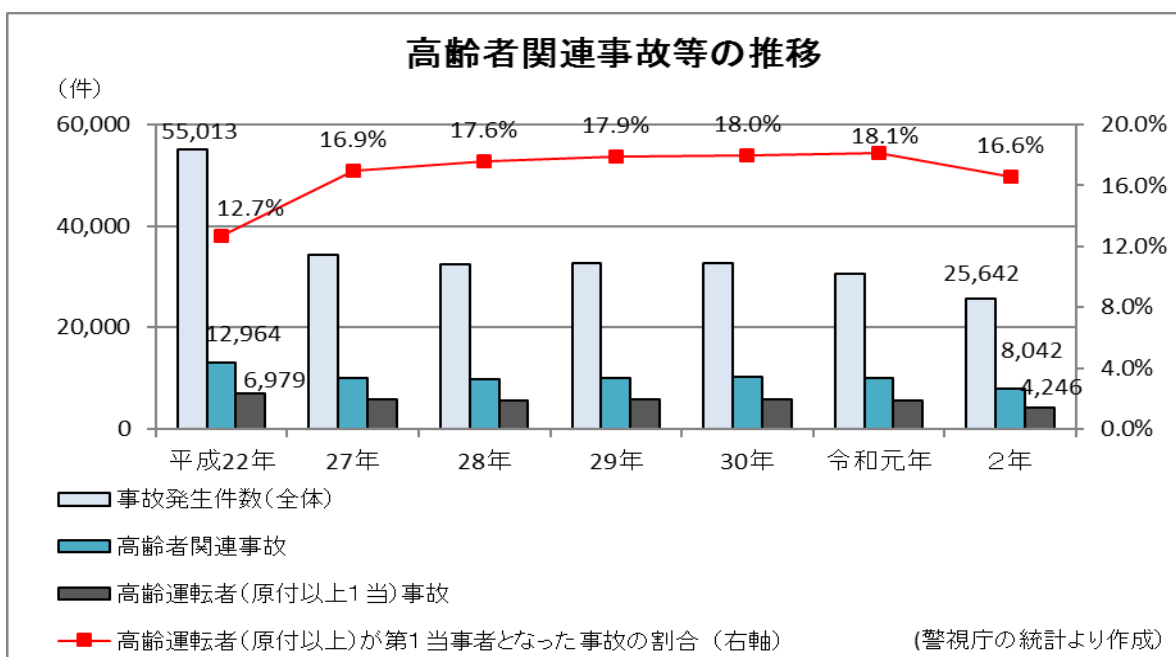
(エ) 高齢者が関連する事故

高齢者が第1当事者又は第2当事者*として関与した交通事故（高齢者関連事故）の発生件数は、平成22年の12,964件から約38%減少し、令和2年には8,042件となっています。しかし、事故発生件数全体の減少率（55,013件から25,642件に約53%減少）と比較すると、高齢者関連事故の減少率は低くなっています。

* 第2当事者とは、当該事故における過失（違反）が軽い者、又は過失（違反）が同程度の場合には、人身損傷程度が重い者をいう。

(オ) 高齢運転者による事故

高齢運転者（原付以上）が第1当事者となった事故の割合は、近年増加傾向でしたが、令和2年には16.6%に減少しています。

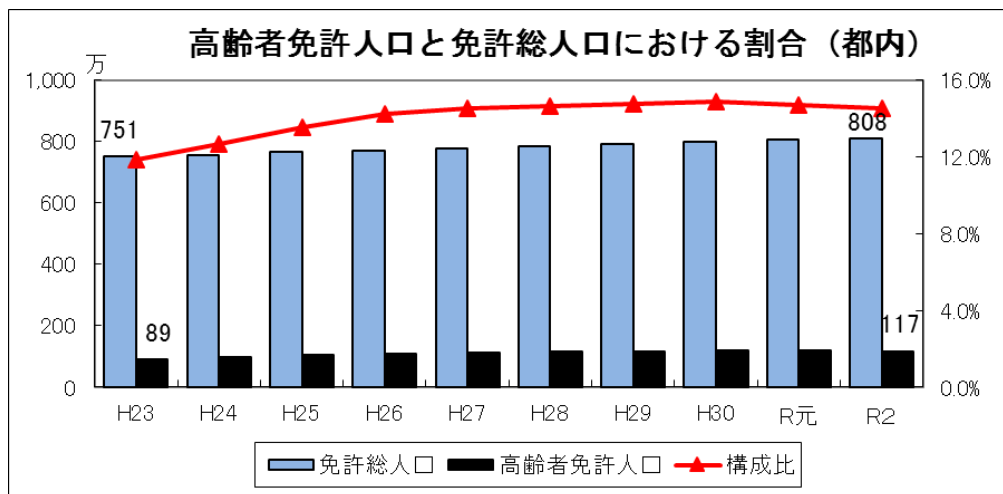


(警視庁の統計より作成)

* 「高齢者関連事故」とは、高齢者が第1当事者又は第2当事者として関与した事故をいう。

(カ) 高齢者の運転免許保有人口

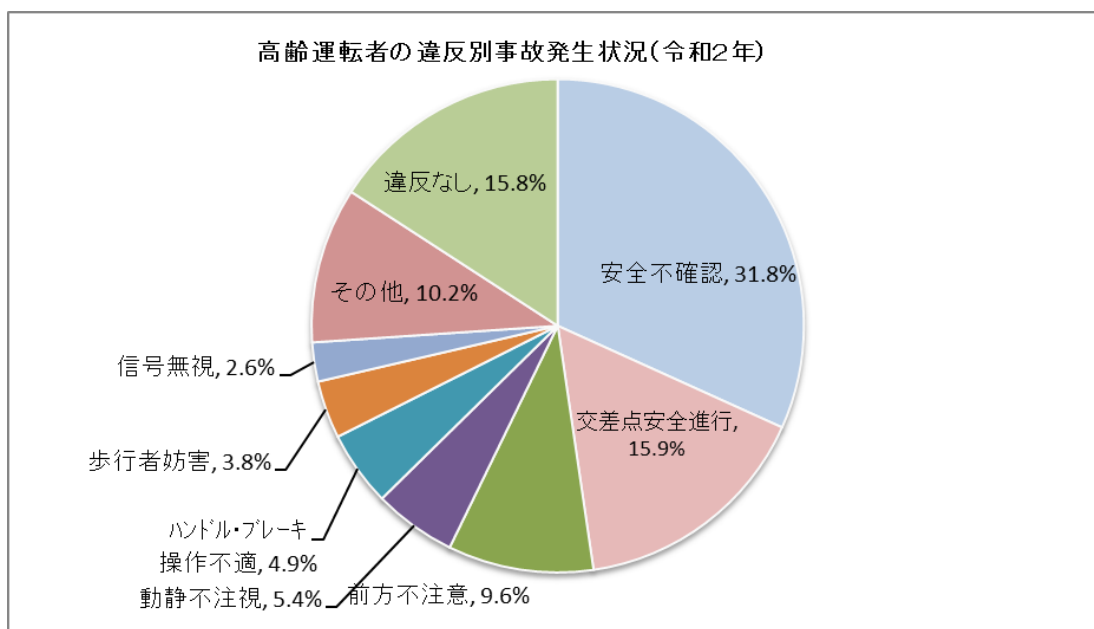
都内の高齢者の運転免許保有人口は、平成23年の89万人から増加し、令和2年には117万人となっており、免許総人口に占める高齢者の割合はほぼ横ばいの傾向です。



(警察庁運転免許統計より作成)

(キ) 高齢運転者の違反別事故発生状況

高齢運転者（原付以上）が第1当事者、第2当事者となった事故のうち、高齢運転者側の違反をみると、安全不確認が31.8%で最も多くなっています。

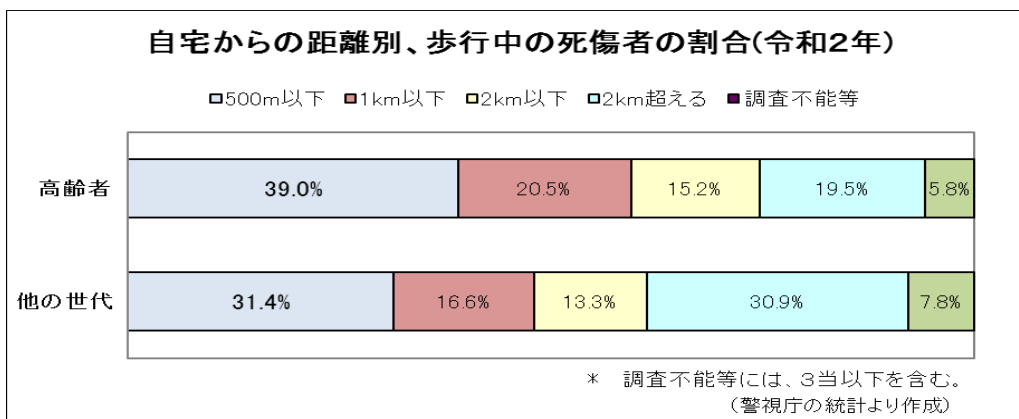


(警視庁の統計より作成)

(ク) 高齢者の事故の発生場所

高齢者の歩行者の事故を発生箇所別で見ると、他の世代に比べて事故の多くは自宅付近で起きており、中でも事故の4割近くは、自宅から500m以内で発生してい

るという特徴があります。

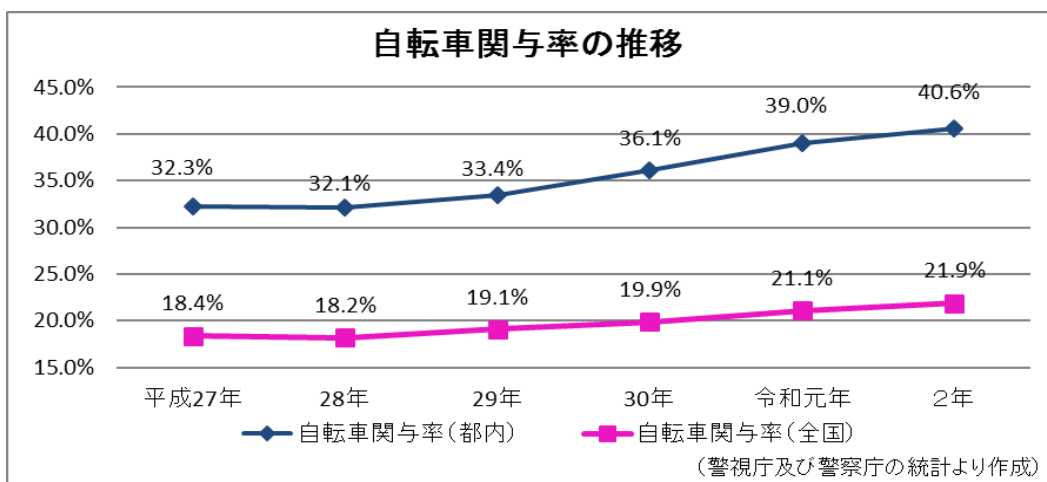
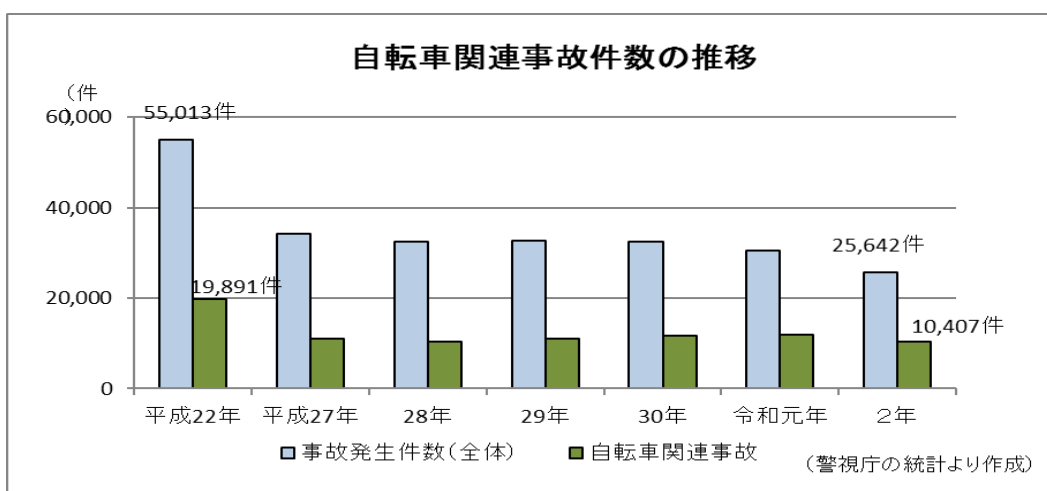


イ 自転車の交通事故の状況

(ア) 自転車関連事故

自転車が第1当事者又は第2当事者として関与した事故（以下、「自転車関連事故」という。）の発生件数は、平成22年には19,891件でしたが、令和2年には10,407件に減少しました。

しかし、自転車関連事故が全事故に占める割合（自転車関与率）は、令和2年において40.6%となっており、増加傾向にあります。また、全国平均の21.9%と比べても高くなっています。

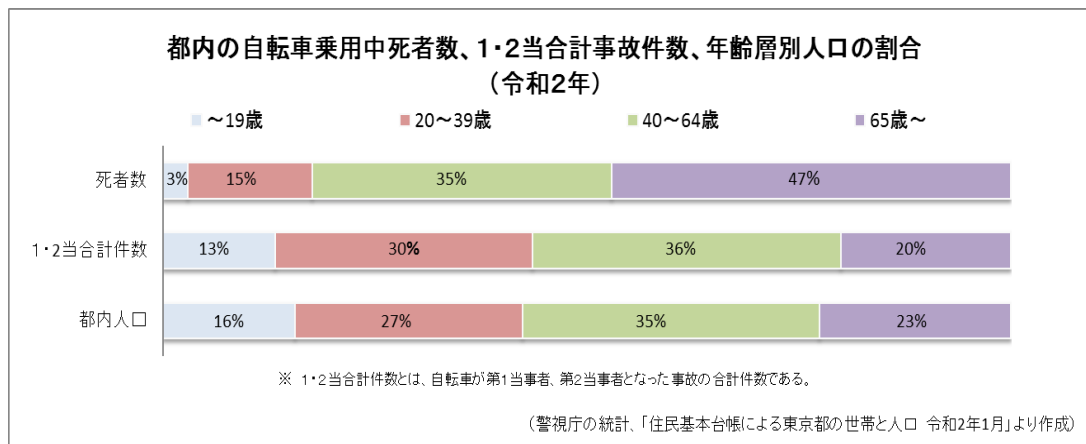


(イ) 自転車乗用中の死者数

自転車乗用中の死者数は、平成22年の41人から令和2年の34人に減少しましたが、近年は横ばいの傾向です。また、都内の交通事故による死者に占める割合は約2割となっており、全国と比較すると、高い割合となっています。(前掲13頁「状態別死者数」)

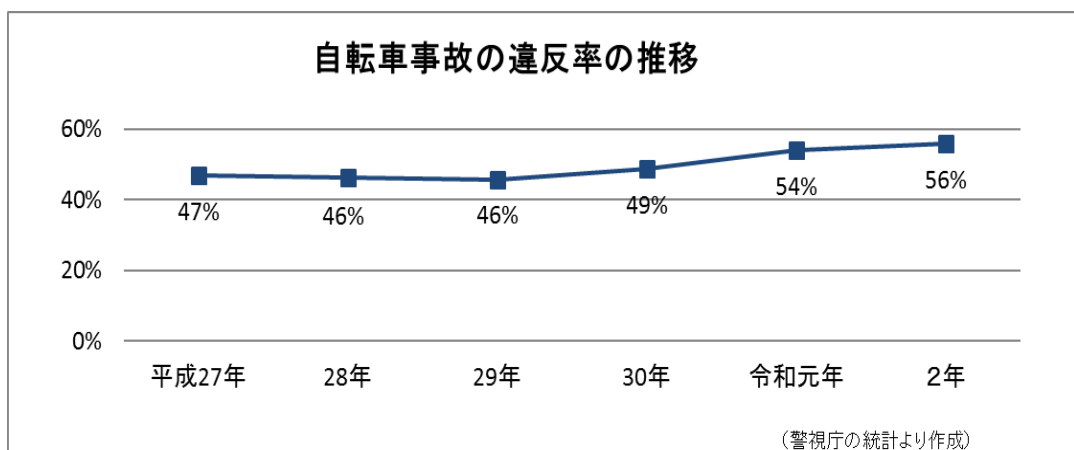
(ウ) 年齢層別の自転車乗用中死者数等

自転車乗用中の死者では、65歳以上の高齢者が47%と高い割合を占めています。また、自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数では、「40歳から64歳まで」が36%と一番高い割合を占めています。



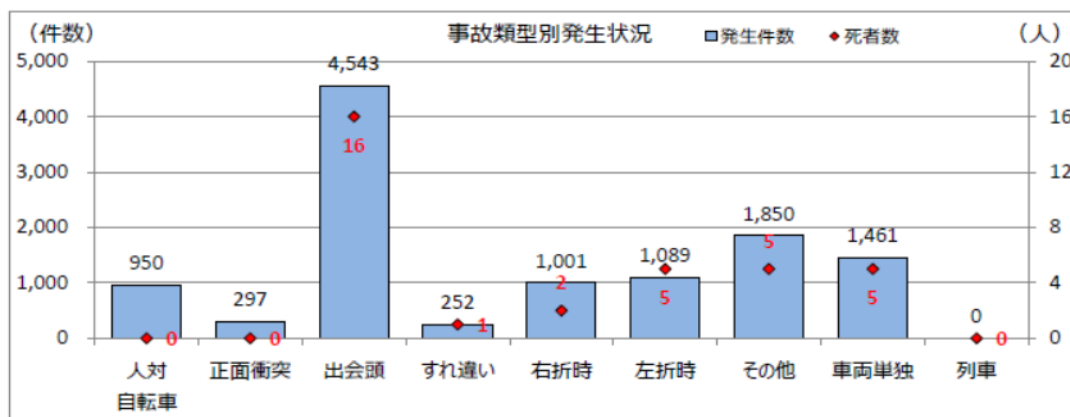
(エ) 自転車の違反状況

自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数のうち、自転車側に信号無視など何らかの違反があった割合は、5割を超え、増加傾向にあります。



(オ) 事故類型別の自転車事故発生状況

令和2年の自転車の事故を、事故類型別で見ると、「車両相互」の「出会頭」の事故が最も多く、発生件数が4,543件、死者数が16人となっています。

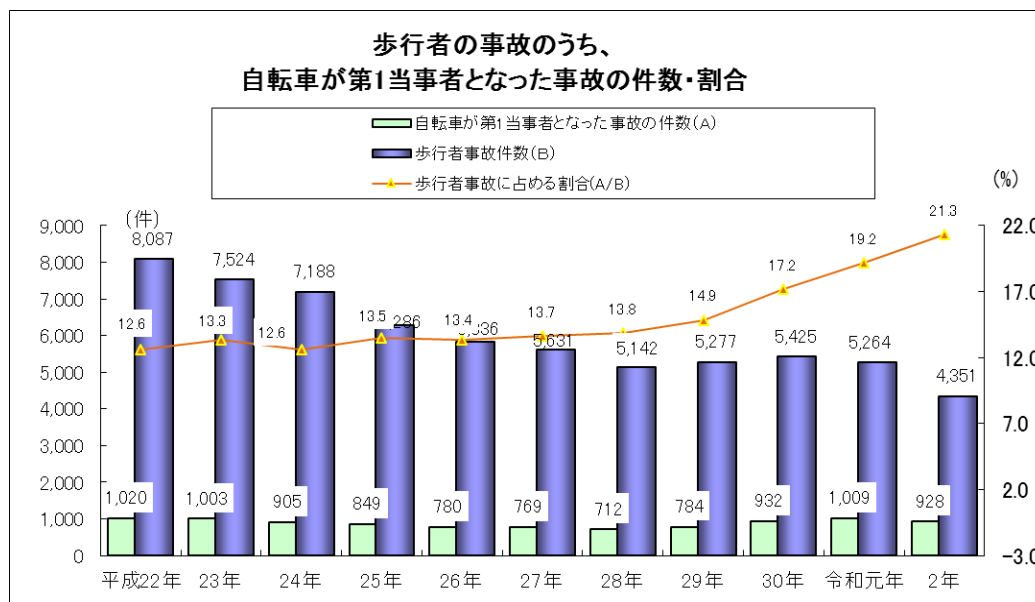


※正面衝突、出会頭、すれ違い、右折時、左折時、その他は、車両相互の事故の内訳を指す。

(警視庁「自転車の交通人身事故発生状況 (令和2年)」より)

(カ) 歩行者の事故との関連

歩行者の事故のうち、自転車が第1当事者となった事故の件数及び割合は、近年増加傾向で推移しています。



(警視庁の統計より作成)

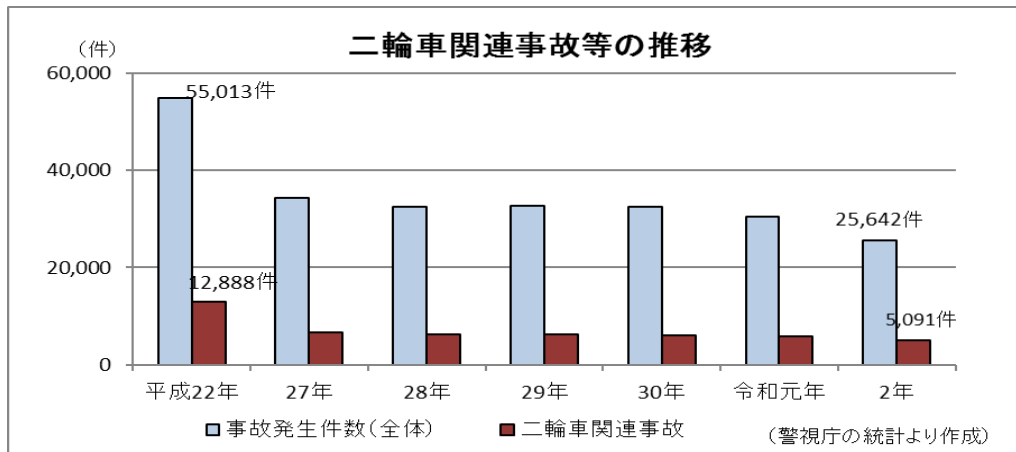
ウ 二輪車の交通事故の状況

(ア) 二輪車関連事故

二輪車が第1当事者又は第2当事者として関与した事故（以下、「二輪車関連事故」という。）の発生件数は、平成22年の12,888件から60%減少し、令和2年には5,091件となっています。

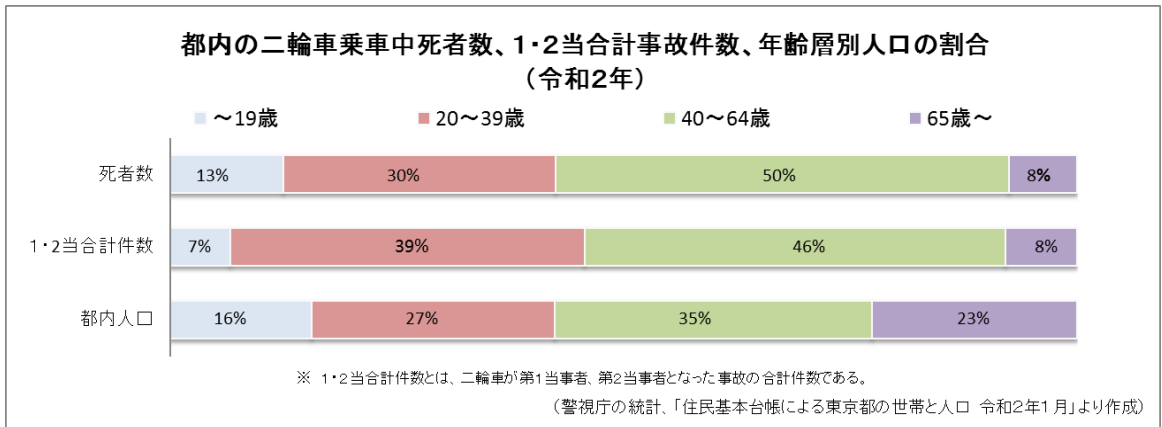
(イ) 二輪車乗車中の死者数

二輪車乗車中の死者数は、平成22年の72人から令和2年には40人に減少しました。しかし、都内の交通事故による死者に占める割合は約26%となっており、全国と比較すると、高い割合となっています。(前掲13頁「状態別死者数」)



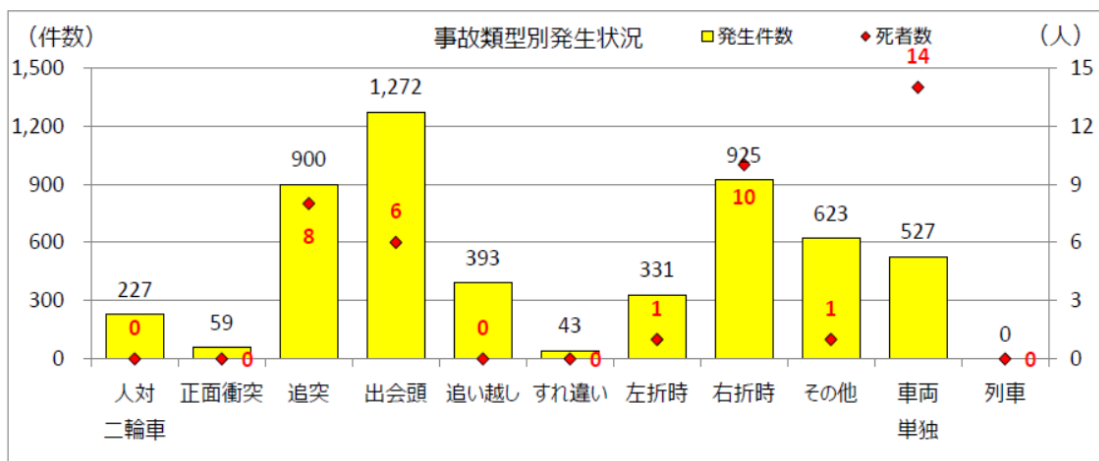
(ウ) 年齢層別の二輪車乗用中死者数等

二輪車乗用中の死者数及び第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数では、40歳から64歳までの中高年層がどちらも高い割合を占めています。



(エ) 事故類型別の二輪車事故発生状況

令和2年の二輪車の事故を、事故類型別で見ると、発生件数では、「車両相互」の「出会頭」の事故が最も多く、1,272件となっています。一方死者数では、「車両単独」の事故が最も多く、14人が亡くなっており、他の種類の事故と比較して、死者の発生率が高くなっています。



※正面衝突、追突、出会頭、追い越し、すれ違い、左折時、右折時、その他は、車両相互の事故の内訳を指す。

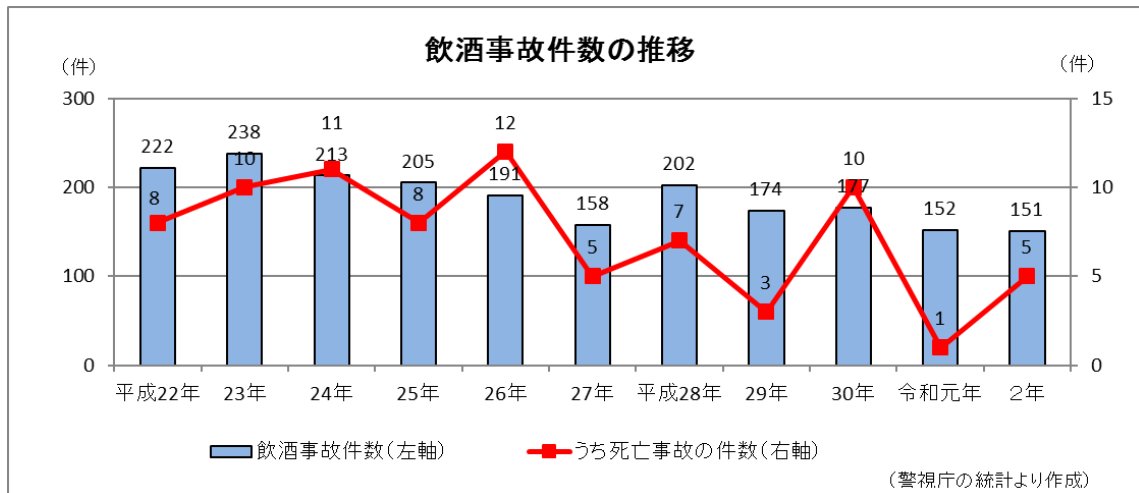
(警視庁「二輪車の交通人身事故発生状況(令和2年)」より)

エ 飲酒事故の状況

(ア) 飲酒事故件数

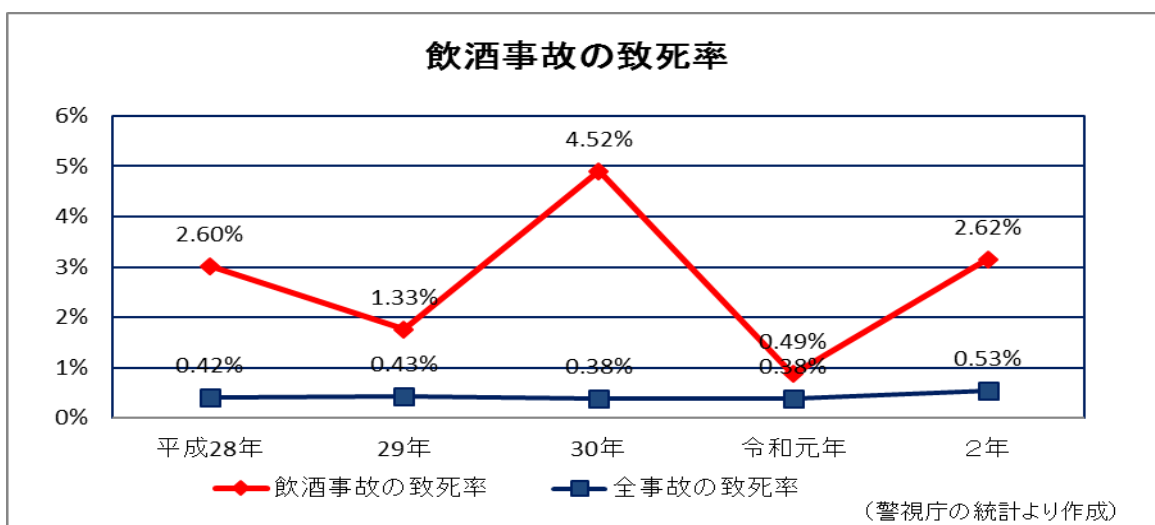
都内における飲酒事故*は、危険運転致死傷罪の創設及び厳罰化、道路交通法の罰則強化などにより、大きく減少しましたが、近年はおおむね横ばい傾向であり、令和2年は飲酒事故が151件、そのうち死亡事故は5件となっています。

* 飲酒事故とは、原付以上の運転者が第1当事者となった事故で、その者が飲酒していた場合をいう。



(イ) 飲酒運転の致死率

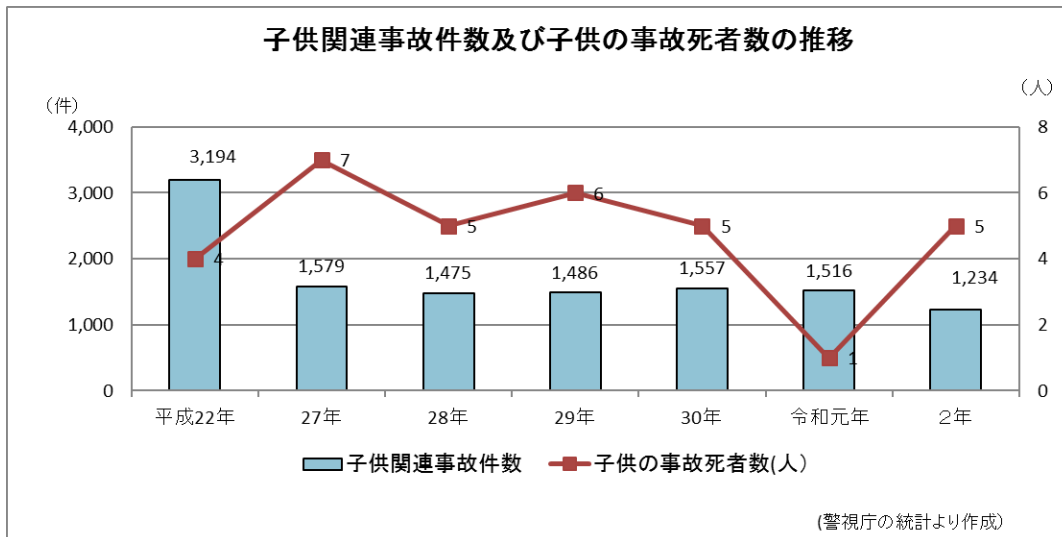
アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果が重大になることが多く、都内の飲酒事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっています。



オ 子供の交通事故の状況

(ア) 子供が関連する事故及び子供の交通事故死者数

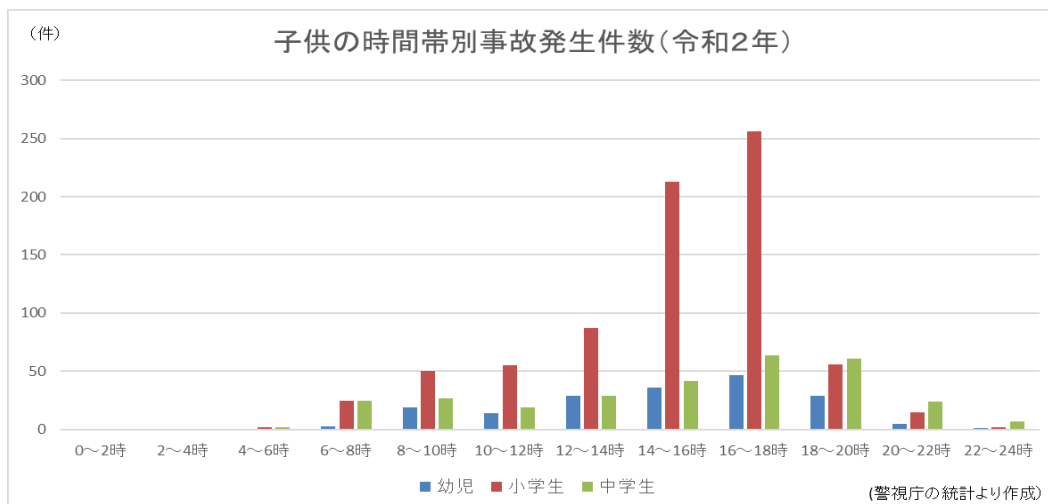
子供が第1当事者又は第2当事者として関与した事故（以下、「子供関連事故」という。）の発生件数は、平成22年の3,194件から令和2年の1,234件に減少しました。一方で、死者数は、おおむね横ばい傾向で推移しており、ゼロには至っていません。



(イ) 時間帯別及び学齢別発生状況

子供の事故発生状況（子供が第1当事者、第2当事者となった事故の合計）を時間帯別で見ると、概ね16時から18時の時間帯が多くなっています。

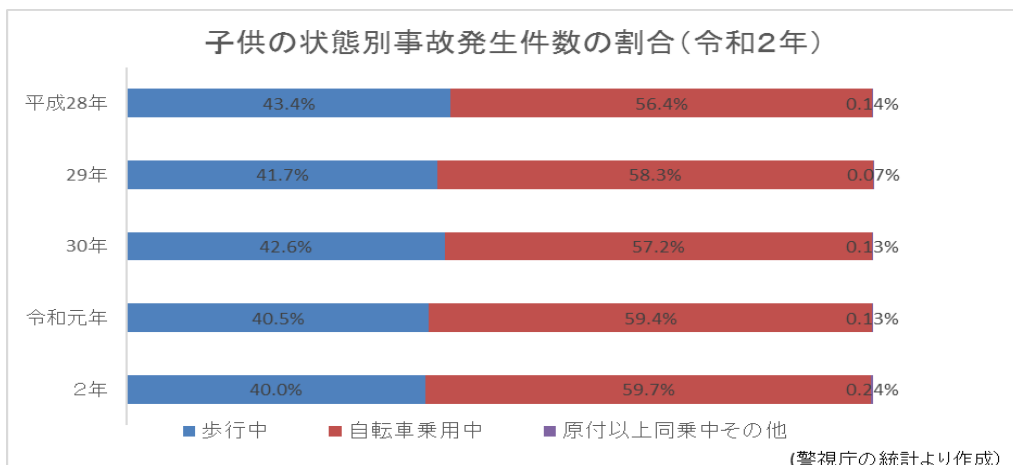
また、幼児、小学生、中学生の中で比較すると、小学生の事故が多く発生しています。



(ウ) 状態別発生状況

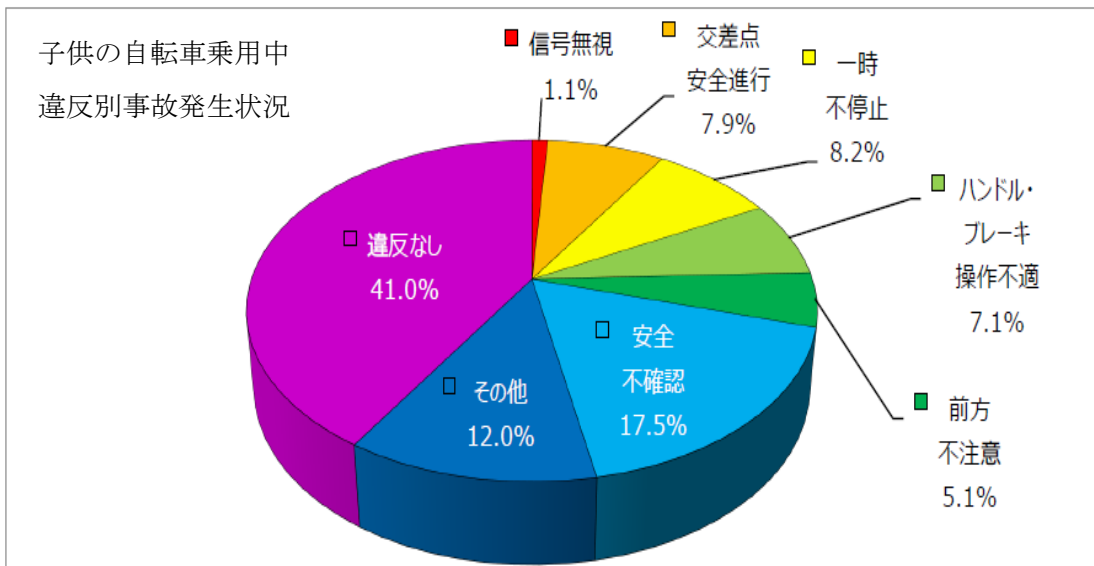
子供の事故発生状況（子供が第1当事者、第2当事者となった事故の合計）を状態別で見ると、歩行中の事故が全体の約4割、自転車乗用中の事故が全体の約6割を占

めています。



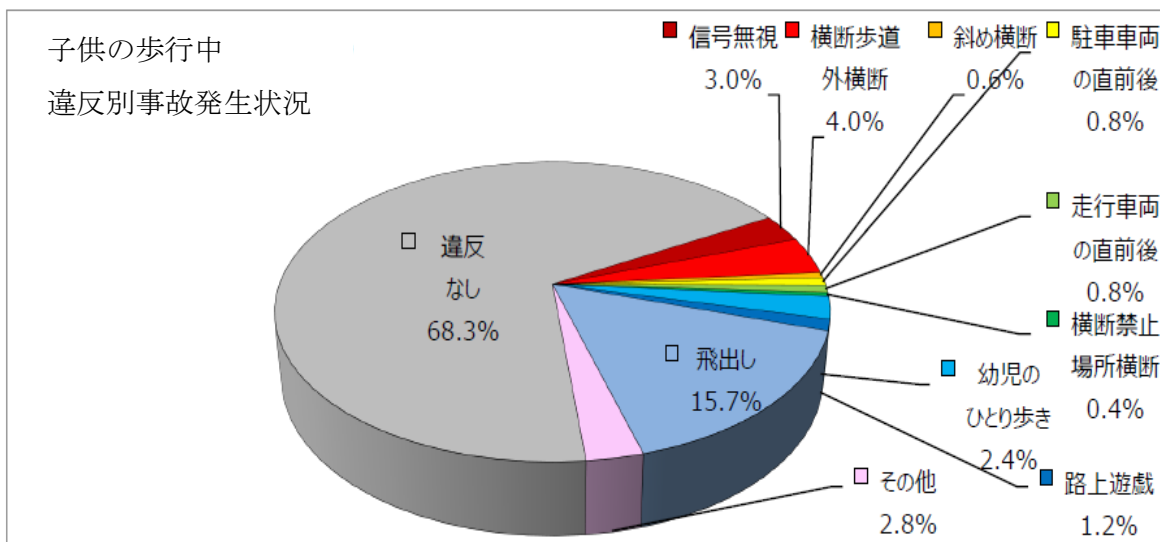
(エ) 子供の事故違反別発生状況

自転車乗用中の違反別発生事故状況をみると、安全不確認や一時不停止などの違反があった事故が約6割を占めています。



(警視庁「子供の交通人身事故発生状況(令和2年中)」より)

歩行中の違反別発生事故状況をみると、飛出しなどの違反があった事故が約3割を占めています。

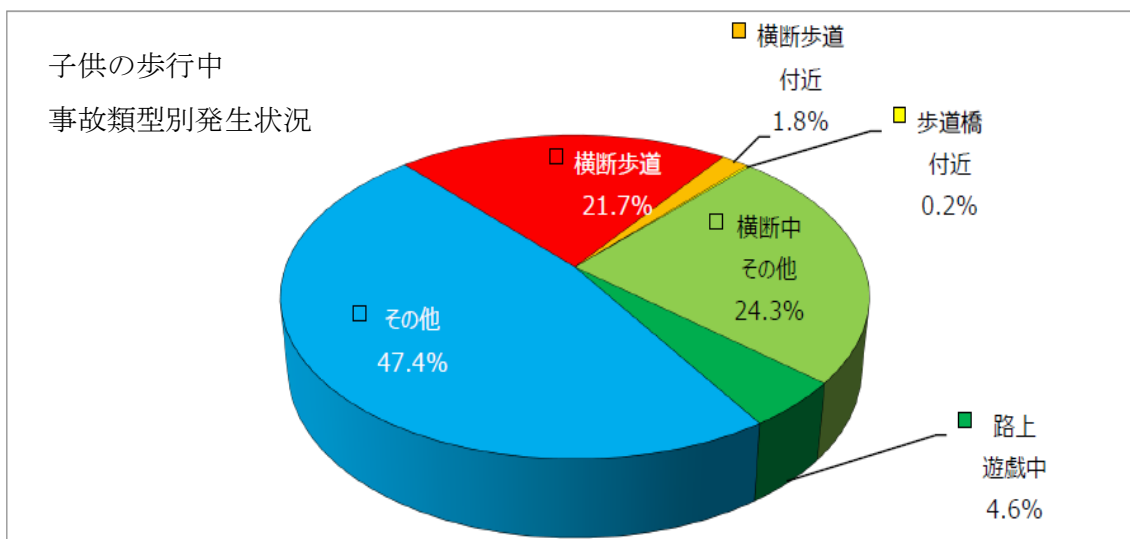


(警視庁「子供の交通人身事故発生状況（令和2年中）」より)

一方で、子供に違反がない事故は、自転車の事故が約4割、歩行中の事故が約7割を占めています。

(オ) 子供の事故類型別発生状況

歩行中の事故類型別発生状況をみると、横断中に係る事故が約半数を占めています。



(警視庁「子供の交通人身事故発生状況（令和2年中）」より)

第3章 鉄道及び踏切の事故の現状

1 第10次東京都交通安全計画の目標と成果

第10次計画では、鉄道の「乗客の死者数ゼロの継続及び運転事故*全体の死者数の減少」及び「踏切事故*の発生を極力防止」することを目標とし、交通安全対策を実施してきました。

鉄道においては、第10次計画期間中、「乗客の死者」は発生しませんでした。また、「運転事故全体の死者数」は、近年、20人台の横ばいで推移しており、減少には至っていません。

踏切事故においては、第10次計画期間中である平成28年度から令和元年度までの間に、55件の事故が発生し、29人が亡くなっており、事故発生を防止するには至っていません。

*「運転事故」とは、「鉄道事故等報告規則（昭和62年2月20日運輸省令第8号）」の「鉄道運転事故」をいい、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。加えて、「軌道事故等報告規則（昭和62年3月27日運輸省建設省告示第1号）」の「運転事故」をいい、車両衝突事故、車両脱線事故、車両火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身傷害事故及び物損事故をいう。

*「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、車両衝突事故、車両脱線事故及び車両火災事故並びに踏切障害事故をいう。

2 鉄道及び踏切の事故の状況

ア 乗客の死者

都内において、鉄道の乗客が死亡する事故は、平成12年の営団地下鉄（当時）日比谷線列車脱線事故を最後に発生していません。

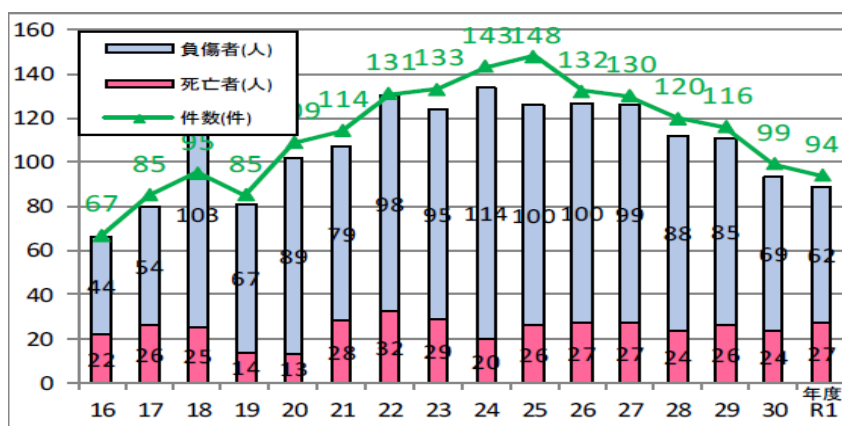
イ 運転事故の件数

都内の運転事故の件数は、平成25年以降は、減少傾向にあり、平成25年度に148件であった運転事故は、令和元年度は94件に減少しています。

令和元年度は、運転事故のうち85%を人身障害事故*が占めており、そのうち「ホーム上で接触」した事故が、全体の51%を占めています。

*「自殺」は輸送障害に分類されるので、鉄道人身傷害事故からは除外される。

運転事故の件数及び死傷者数の推移（東京都）



（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（令和元年度）」より）

運転事故の種類別・原因別発生状況（令和元年度）

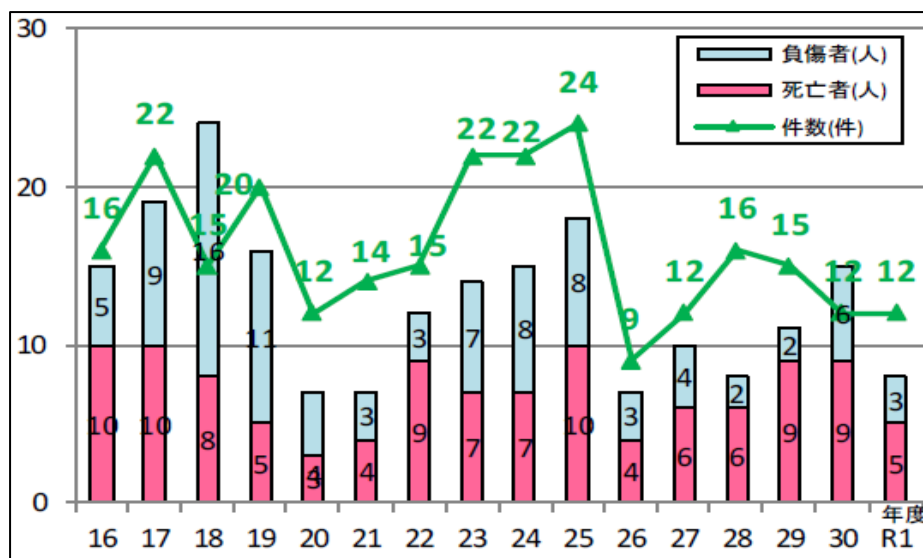
| 種別 | 事故件数 | 割合 | |
|------|---------|--------|-----|
| 踏切障害 | 12 | 13% | |
| 道路障害 | 2 | 2% | |
| 人身障害 | 80 | 85% | |
| 原因 | 線路内立入り | 16 | 17% |
| | ホームから転落 | 16 | 17% |
| | ホーム上で接触 | 48 | 51% |
| | その他 | 0 | 0% |
| 合計 | 94 | 100.0% | |

（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（令和元年度）」より作成）

ウ 踏切事故の件数

都内の踏切事故は、平成26年度に、前年度比で大きく減少したものの、その後増減を繰り返しており、減少傾向にあるとはいえません。

踏切事故の件数及び死傷者数の推移（東京都）



（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（令和元年度）」より）

第4章 第11次東京都交通安全計画の目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、本計画期間内にこの目標を達成することは困難と考えられることから、まずは、交通事故による死傷者をゼロに近づけることを目指し、本計画では、以下のとおり目標を設定します。

1 道路交通事故の目標

- (1) 令和7年までに、24時間死者数を110人以下とすることを目指します。
- (2) 令和7年までに、死傷者数を27,000人以下とすることを目指します。

なお、目標数値の24時間死者数「110人」を、30日以内死者^{*1}数に換算すると、概ね「149人」となります^{*2}。

*1 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内（発生日を初日とする。）に死亡した人をいう。

*2 換算には、令和元年の都内24時間死者数133人に対する30日以内死者数180人の比率1.35を用いている。

2 鉄道事故の目標

乗客の死者数ゼロの継続及び運転事故全体の死者数の減少を目指します。

3 踏切事故の目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止します。

第5章 重視すべき視点

本計画においては、第10次計画で定めた重点課題及び施策の方向性に、子供の交通安全の確保等を新たに加え、重視すべき視点として整理・設定し、各種の交通安全施策に取り組むことにより、交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制します。

1 高齢者及び子供の交通安全の確保

65歳以上の高齢者は、他の年代と比較して、致死率が高く、道路交通事故の死者の4割近くを占めています。高齢者の状態別死者数をみると、歩行中や自転車乗用中が多く、事故の発生場所は、自宅付近が多くなっています。一方で、「生活道路」といわれる幅員5.5m未満の幅の狭い道路での死者は減少傾向にあります。（前掲「高齢者の交通事故の状況」18頁から21頁まで、「道路種別死者数」15頁）

そのため、引き続きバリアフリーに対応した幅の広い歩道の整備や、通過交通の抑制、30キロメートル毎時の速度規制を行うゾーン対策など、生活道路の安全対策を推進するとともに、歩行者の安全に資する信号の高度化や横断歩行者の安全確保に関する教育など、歩行者や自転車利用者にとって安全な交通環境の整備を進めます。

一方で、信号無視や横断禁止場所横断など、歩行者や自転車利用者が第1当事者となった死亡事故が発生しています。歩行中の高齢者が亡くなった事故では、歩行者側にも何らかの違反があった割合が半数以上を占め、違反の割合は負傷した場合と比べ5倍近くとなっています。（前掲「法令違反別死者数」15頁、「高齢者（歩行中の死傷者）の違反状況」19頁）

高齢者の中には、自動車の運転免許証を保有したことがなく、交通安全教育を受ける機会が少ない方も存在すると考えられることから、地域の交通安全教室において、交通ルールや交通事故の実態に関する情報を提供するなど、基本的な交通ルールを知るための交通安全教育を推進します。

また、自動車の高齢運転者による事故も後を絶ちません。そのため、免許更新者に対する法定の講習や検査を着実に実施するとともに、運転者講習会等の充実を図ります。身体機能や認知機能の衰えを補う安全運転サポート車等については、関係機関等が連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用にあたっての注意点等の理解促進を図ります。

高齢者は、個人差はあるものの、加齢に伴い身体機能等が低下する場合があります。そのため、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す参加・体験・実践型の講習会の開催等、関係機関が連携を強化し、交通安全教育や普及啓発活動等の充実に取り組みます。

| 「高齢者の交通安全の確保」のための施策 | | 頁 |
|---------------------|---------------------------|----|
| 第1編 | 道路交通の安全 | |
| 第1章 | 道路交通環境の整備 | |
| 1 | 安全安心な生活道路の構築 | |
| (1) | 歩道の整備 | 41 |
| (2) | 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進 | 41 |
| 2 | 幹線道路における交通安全対策の推進 | |
| (1)-イ | 骨格幹線道路の整備 | 43 |
| (1)-ウ | 地域幹線道路の整備 | 43 |
| 3 | 交通安全施設等整備事業の推進 | |
| (1) | 横断歩道橋のバリアフリー化 | 44 |
| (2) | 防護柵の整備 | 44 |
| (4)-ア | わかりやすい案内標識等の整備 | 45 |
| (4)-イ | 規制標識等の整備 | 45 |
| (5)-ア | 歩行者感应制御式信号機の整備 | 45 |

| | | |
|-----------|-----------------------------|-----|
| (5)-イ | ゆとりシグナルの整備 | 45 |
| (5)-ウ | 歩車分離式信号機の整備 | 45 |
| (11) | 交通環境のバリアフリー化 | 49 |
| 4 | 高速道路における安全施設の整備等 | |
| (2) | 高速道路等における安全施設の整備等 | 50 |
| 5 | 交通規制の実施 | |
| (1)-ウ | 高齢者対策 | 52 |
| 8 | 公共交通機関利用の促進 | |
| (1)-エ | ノンステップバスの導入 | 55 |
| 第2章 | 交通安全意識の啓発 | |
| 1 | 段階的・体系的な交通安全教育の推進 | |
| (3)-ア | 老人クラブ、高齢者サークル等における交通安全教育 | 62 |
| (3)-イ | 普及啓発活動の推進 | 62 |
| (3)-ウ | 参加・体験型交通安全教育等の充実 | 62 |
| (3)-エ | バス車内転倒事故防止活動の推進 | 63 |
| (4)-ウ | 免許取得後の教育の充実 | 63 |
| (5) | 横断歩行者の安全確保に関する教育 | 63 |
| (6) | 自転車利用者に対する交通安全教育 | 64 |
| 2 | 地域における交通安全意識の高揚 | |
| (2)-ア-(ウ) | 高齢者対策 | 68 |
| (4) | 区市町村の交通安全教育の推進・支援 | 72 |
| 3 | 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 | |
| (6) | 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 | 74 |
| (8) | 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進 | 75 |
| 第4章 | 安全運転と車両の安全性確保 | |
| 1 | 安全運転の確保 | |
| (1)-ア | 運転者教育の効果的推進 | 86 |
| (2)-ア | 高齢者講習の充実 | 87 |
| (2)-イ | 臨時適性検査の充実 | 88 |
| (2)-ウ | 高齢運転者に対する交通安全教育の推進 | 88 |
| (2)-エ | 高齢者支援施策等の推進 | 88 |
| (11)-オ | 事業用自動車運転者に対する安全教育、適性診断受診の徹底 | 93 |
| 第2編 | 鉄道及び踏切の交通安全 | |
| 第1章 | 鉄道の交通安全 | |
| 1 | 鉄道交通環境の整備 | |
| (1) | 鉄道施設等の安全性の向上 | 120 |
| (3)-ア | 駅のバリアフリー化 | 122 |
| (3)-イ | 視覚障害者ブロック、案内標示等の整備 | 122 |
| (3)-ウ | 車両の整備 | 122 |
| 3 | 鉄道の安全な運行の確保 | |
| (3) | 乗務員、保安要員の教育の充実、資質の向上 | 124 |
| 第2章 | 踏切の交通安全 | |
| 1 | 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進 | 130 |
| 2 | 踏切保安設備の整備 | 131 |
| 3 | その他踏切道の安全を図るための措置 | 132 |

子供の交通事故件数は、その他の年齢層に比べて少ないとはいえ、死亡事故がゼロには至らず、次世代を担う子供のかけがえのない命を交通事故から守っていく対策が必要です。

子供の状態別事故発生件数の内訳をみると、歩行中や自転車乗用中が多くを占めており、歩行中の飛出しや自転車の安全不確認、一時不停止など子供の違反による事故も発生しています。(前掲「子供の交通事故の状況」26頁から28頁まで)

そのため、交通ルールを理解・定着させるための交通安全教育を充実させるとともに、自ら危険を予測し回避する能力や安全に行動することができる判断力の育成を行うために、関係機関が連携を強化し、参加・体験型の交通安全教室の充実を図ります。

また、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、関係機関が連携し、安全対策を推進するとともに、横断歩行者の安全確保に関する教育など歩行者にとって安全な交通環境の整備を進めます。

一方で、「生活道路」といわれる幅員5.5m未満の幅の狭い道路での死者は減少傾向にあります。(前掲「道路種別死者数」15頁)そのため、引き続き通学路や生活道路の交通安全を確保する取組として、通過交通の抑制や30キロメートル毎時の速度規制を行うゾーン対策、ガードレールの設置、注意喚起のためのカラー舗装の整備、登下校時の見守り活動などについて関係機関が連携して対策を推進します。

| 「子供の交通安全の確保」のための施策 | | 頁 |
|--------------------|--------------------------------|----|
| 第1編 道路交通の安全 | | |
| 第1章 道路交通環境の整備 | | |
| 1 | 安全安心な生活道路の構築 | |
| | (2)-ア 生活道路における交通事故防止対策の推進 | 41 |
| | (2)-イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組 | 41 |
| | (2)-ウ 通学路等における交通安全の確保 | 41 |
| 3 | 交通安全施設等整備事業の推進 | |
| | (5)-イ ゆとりシグナルの整備 | 45 |
| | (9)-イ 信号機の多現示化 | 48 |
| 5 | 交通規制の実施 | |
| | (1)-イ 生活道路 | 52 |
| 第2章 交通安全意識の啓発 | | |
| 1 | 段階的・体系的な交通安全教育の推進 | |
| | (2)-ア 「安全教育プログラム」による交通安全教育の推進 | 59 |
| | (2)-イ 幼稚園等における交通安全教育 | 59 |
| | (2)-ウ 小学校における交通安全教育 | 59 |
| | (2)-エ 中学校における交通安全教育 | 60 |
| | (2)-カ 特別支援学校における交通安全教育 | 60 |
| | (2)-キ 学習指導要領等に基づく薬物乱用・飲酒等防止の指導 | 61 |
| | (2)-ク 指導者の育成と指導内容の充実 | 61 |
| | (2)-コ 学校に対する交通安全情報の提供 | 61 |
| | (2)-サ 参加・体験型交通安全教育等の充実 | 61 |
| | (5) 横断歩行者の安全確保に関する教育 | 63 |
| | (6) 自転車利用者に対する交通安全教育 | 64 |
| | (10)-ア 学校教育用資料の配布等 | 66 |
| | (10)-イ 交通安全映像教材の貸出 | 66 |
| 2 | 地域における交通安全意識の高揚 | |
| | (2)-ア-(ア) 子供対策 | 67 |
| | (2)-ア-(エ) 自転車利用者対策 | 68 |
| | (2)-イ 家庭 | 70 |

| | | |
|-------|--------------------------------|-----|
| 3 | 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 | |
| (4) | 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等 | 74 |
| (5) | シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進 | 74 |
| (7) | ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進 | 74 |
| 第3章 | 道路交通秩序の維持 | |
| 1 | 指導取締りの強化 | |
| (5) | 通学路等における指導取締り | 78 |
| (6) | シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り | 78 |
| 第4章 | 安全運転と車両の安全性確保 | |
| 1 | 安全運転の確保 | |
| (4)-イ | 児童等に対する交通安全教育の推進 | 89 |
| 第5章 | 救助・救急体制の整備 | |
| 2 | 救急医療体制の整備 | |
| (2) | 小児救急医療体制の確立 | 104 |
| 第2編 | 鉄道及び踏切の交通安全 | |
| 第2章 | 踏切の交通安全 | |
| 3 | その他踏切道の安全を図るための措置 | 132 |

2 自転車の安全利用の推進

都内では、令和2年中に1万件を超える自転車事故が発生し、自転車乗用中の死者は34人に上りました。自転車乗用中の死者は、交通事故全体の死者の2割を占め、全国平均と比べて高く、死者の約7割は、頭部損傷が主因で亡くなっています。

また、全ての道路交通事故に占める自転車が関与する事故の割合は、4割を超え、全国平均と比べても高い状況となっています。

さらに、信号無視など、自転車側に何らかの違反があったとされる事故の割合が、令和2年で5割を超えるなど、利用者のルールやマナーに課題がみられる状況となっています。

(前掲「状態別死者数」13頁、「死者の損傷主部位」16頁、「自転車の交通事故の状況」21頁から23頁まで)

そのため、学校での安全教育推進や成人層への啓発強化、高齢者や高校生などへのヘルメット着用の啓発など、関係機関が連携を強化し、自転車の安全利用を推進していきます。

また、危険な違反行為の指導取締り及び自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルや電動アシスト自転車、通勤や配達・デリバリー目的の自転車利用者等、様々な利用形態に対応したルール・マナーの普及啓発についても推進します。

| 「自転車の安全利用の推進」のための施策 | | 頁 |
|---------------------|---------------------------|----|
| 第1編 | 道路交通の安全 | |
| 第1章 | 道路交通環境の整備 | |
| 1 | 安全安心な生活道路の構築 | |
| (2) | 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進 | 41 |
| 2 | 幹線道路における交通安全対策の推進 | |
| (1)-イ | 骨格幹線道路の整備 | 43 |
| (1)-ウ | 地域幹線道路の整備 | 43 |
| 3 | 交通安全施設等整備事業の推進 | |
| (10)-イ | 民間自動車駐車施設の整備促進等 | 49 |
| (10)-ウ | 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備 | 49 |
| 5 | 交通規制の実施 | |

| | |
|------------------------------|-----|
| (1)-エ 自転車対策 | 52 |
| 6 自転車利用環境の総合的整備 | |
| (1) 自転車通行空間の整備 | 53 |
| (2) 自転車駐車場の整備 | 53 |
| (3) 自転車シェアリングの普及促進 | 53 |
| 第2章 交通安全意識の啓発 | |
| 1 段階的・体系的な交通安全教育の推進 | |
| (2) 学校等における交通安全教育 | 59 |
| (6) 自転車利用者に対する交通安全教育 | 64 |
| 2 地域における交通安全意識の高揚 | |
| (2)-ア-(エ) 自転車利用者対策 | 68 |
| 3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 | |
| (6) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進 | 74 |
| (8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進 | 75 |
| 第3章 道路交通秩序の維持 | |
| 1 指導取締りの強化 | |
| (4) 自転車利用者対策の推進 | 77 |
| 3 駐車秩序の確立 | |
| (8) 放置自転車対策の推進 | 84 |
| (9) 自転車等の駐車場所の確保等の推進 | 84 |
| (10) 自転車等駐車場の利用の促進 | 84 |
| 第4章 安全運転と車両の安全性確保 | |
| 2 車両の安全性の確保 | |
| (5) 自転車の点検整備等の啓発 | 98 |
| 第6章 被害者の支援 | |
| 4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進 | |
| (2) 自転車損害賠償保険等への加入促進 | 109 |

3 二輪車の安全対策の推進

二輪車乗車中の死者数は、依然として死者の約4分の1を占めており、この割合は全国と比較して高い状況となっています。また、二輪車乗車中の死者のうち、5割は頭部損傷、2.5割は胸部損傷が主因で亡くなっています。(前掲「状態別死者数」13頁、「死者の損傷主部位」16頁、「二輪車の交通事故の状況」23頁から25頁まで)

そのため、事故多発路線に重点を置いた指導取締り、二輪車交通事故の多い交差点の改良、二輪車運転技能の向上、被害を軽減するためのヘルメットの正しい装着や胸部プロテクターの着用促進に向けた啓発など、二輪車の安全対策を推進していきます。

| 「二輪車の安全対策の推進」のための施策 | | 頁 |
|-----------------------------|--|----|
| 第1編 道路交通の安全 | | |
| 第1章 道路交通環境の整備 | | |
| 2 幹線道路における交通安全対策の推進 | | |
| (1)-イ 骨格幹線道路の整備 | | 43 |
| (1)-ウ 地域幹線道路の整備 | | 43 |
| (2)-イ 交差点の改良 | | 44 |
| 3 交通安全施設等整備事業の推進 | | |
| (7) その他の交通安全施設等の整備 | | 47 |
| (10)-ア 二輪車の駐車対策 | | 48 |
| (10)-イ 民間自動車駐車施設の整備促進等 | | 49 |
| (10)-ウ 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備 | | 49 |

| | | |
|-----|----------------------------|-----|
| 5 | 交通規制の実施 | |
| | (1)-オ 二輪車対策 | 52 |
| 第2章 | 交通安全意識の啓発 | |
| 1 | 段階的・体系的な交通安全教育の推進 | |
| | (2) 学校等における交通安全教育 | 59 |
| | (7) 二輪車運転者に対する交通安全教育 | 65 |
| 2 | 地域における交通安全意識の高揚 | |
| | (2)-ア-(イ) 若年層対策 | 68 |
| | (3)-ウ「暴走族追放強化期間」の実施 | 71 |
| 第3章 | 道路交通秩序の維持 | |
| 1 | 指導取締りの強化 | |
| | (3) 二輪車対策の推進 | 77 |
| | (7) 暴走族の取締り等 | 78 |
| 3 | 駐車秩序の確立 | |
| | (4) 路外駐車場の整備促進 | 83 |
| 第4章 | 安全運転と車両の安全性確保 | |
| 1 | 安全運転の確保 | |
| | (1)-オ 指定自動車教習所に対する指導監督の強化 | 87 |
| | (3)-ア 二輪車利用者の交通安全意識の高揚 | 88 |
| | (3)-イ セーフティドライブ・コンテストの実施 | 88 |
| | (3)-ウ 二輪車安全運転推奨シール交付制度 | 89 |
| | (3)-エ 協力団体等を通じた交通安全情報の伝達 | 89 |
| 第6章 | 被害者の支援 | |
| 4 | 自動車損害賠償責任保険等への加入促進 | |
| | (1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進 | 109 |

4 飲酒運転の根絶

都内の飲酒事故は、近年は200件を下回る件数で推移しておりますが、根絶には至っていません。アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、重大な結果につながる事が多く、飲酒運転中の事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっています。(前掲「飲酒事故の状況」25頁)

そのため、酒類提供飲食店等の関係機関と連携した普及啓発を推進するとともに、悪質で危険な運転に重点を置いた指導取締り、飲酒運転前歴者の再犯を防止するための講習の充実、アルコール依存症者等の支援などを実施し、飲酒運転の根絶を目指します。

| 「飲酒運転の根絶」のための施策 | | 頁 |
|-----------------|---------------------------------|----|
| 第1編 | 道路交通の安全 | |
| 第2章 | 交通安全意識の啓発 | |
| 1 | 段階的・体系的な交通安全教育の推進 | |
| | (2) 学校等における交通安全教育 | 59 |
| 3 | 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化 | |
| | (3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 | 73 |
| 第3章 | 道路交通秩序の維持 | |
| 1 | 指導取締りの強化 | |
| | (1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進 | 77 |
| | 2 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化 | |
| | (2) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進 | 82 |
| 第4章 | 安全運転と車両の安全性確保 | |

| | | |
|--------|---------------------------------|----|
| 1 | 安全運転の確保 | |
| (5)-ア | 飲酒運転前歴者に対する再犯防止教育 | 89 |
| (5)-イ | アルコール依存症者等への支援 | 90 |
| (11)-ア | 運行管理者制度の充実・徹底 | 92 |
| (11)-カ | 運行管理の高度化及び先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援 | 93 |

5 先端技術の活用

本計画の施策の推進にあたっては、最先端の情報通信技術により、人と道路と車両との間で情報をやりとりし、事故抑制や渋滞の軽減等を目指す交通システムである「高度道路交通システム」（ITS）を引き続き、積極的に取り入れます。

国は、「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」（平成29年5月閣議決定）において、「移動分野」を重点分野のひとつと位置付け、「官民ITS構想・ロードマップ」に基づいた取組を推進することとし、「官民ITS構想・ロードマップ2020」（令和2年7月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定）において、安全で円滑な道路交通社会の構築を目指し、運転支援システムの普及、自動運転システムの高度化や社会への導入普及を図るとしています。

都においても、安全で円滑な交通社会の実現のため、ITS技術を活用して交通情報を収集し、信号制御への反映や運転者への情報提供を引き続き行っていきます。

また、最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコン等の機能を活用した新交通管理システム（UTMS）である信号情報活用運転支援システム（TSPS）や公共車両優先システム（PTPS）を拡充するほか、令和2年7月に閣議決定された「総合イノベーション戦略2020」に基づく「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）」に関連して国が主導となり取り組んでいる自動運転の実証実験において引き続き、信号情報を提供するための交通インフラの運用等の協力をしていきます。

安全運転サポート車については、各種機会を利用して、関係機関が連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用に当たっての注意点等について理解の促進を図ります。

今後も、更なる交通事故の防止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を推進します。

6 「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進

新型コロナウイルス感染症の拡大により、都民のライフスタイルや交通行動への影響が認められています。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

交通安全対策に当たっては、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

7 東京2020大会*を踏まえた交通安全

2021年に開催が予定されている東京2020大会の開催に向けては、第10次計画に基づき、ハード・ソフトの両面から交通安全対策を推進してきました。第11次計画においては、これらの取組を継承するとともに、引き続き、関係機関等が連携し、大会の開催を踏まえた交通安全対策に取り組みます。

*東京2020大会

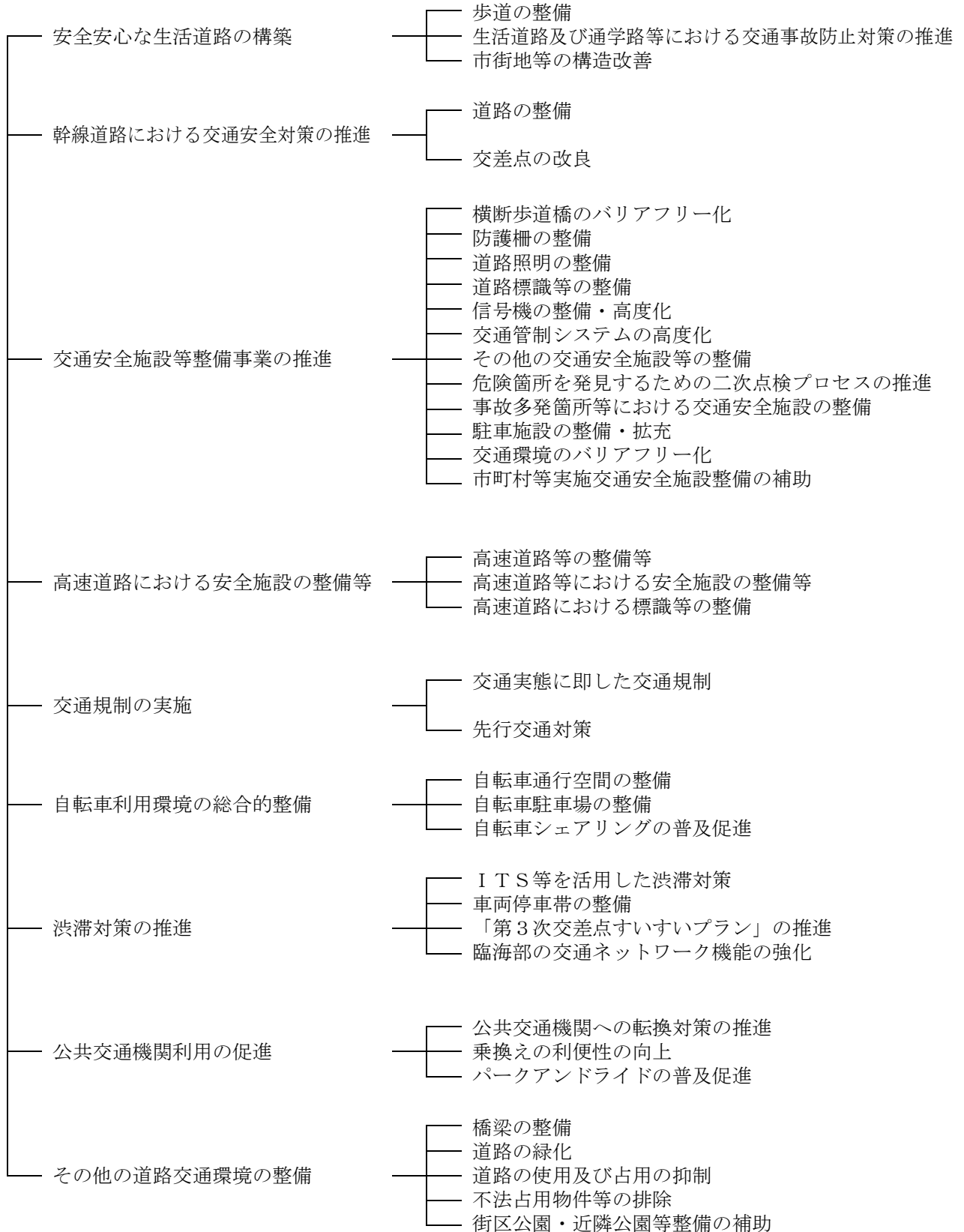
第32回オリンピック競技大会（2020／東京）及び東京2020パラリンピック競技大会

第2部 講じようとする施策

第1編 道路交通の安全

第1章 道路交通環境の整備

〔施策の体系〕



1 安全安心な生活道路の構築

(1) 歩道の整備

歩行者等を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道の未整備区間や幅員の狭い区間において、歩道の整備を進めます。

歩道の整備にあたっては、平成18年から施行されている「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）及び平成21年に改正された「東京都福祉のまちづくり条例」（平成7年3月16日条例第33号）を踏まえ、車いすでもすれ違うことのできる2m以上の幅員確保や視覚障害者誘導用ブロックの設置など、バリアフリーに対応し、高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間の確保に努めます。

（関東地方整備局、都建設局）

(2) 生活道路及び通学路等における交通事故防止対策の推進

ア 生活道路における交通事故防止対策の推進

生活道路における歩行者及び自転車利用者を当事者とする交通事故を防止するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施するゾーン30の整備を進めるほか、道路管理者に対してガードレール等の設置やカラー舗装の整備を要請するなど、道路利用者である歩行者及び自転車利用者の視点に立った各種交通事故防止対策を推進します。

（警視庁）

イ 通学路等における児童等の安全確保に関する取組

東京都安全安心まちづくり条例に基づく「通学路等における児童等の安全確保に関する指針」（平成27年8月28日青総安第186号）により、警察署長、学校等の管理者、通学路等の管理者、児童等の保護者及び地域住民が連携して実施する、安全点検や登下校時の見守り活動など、通学路等における児童等の安全を確保するための取組を促進します。

なお、学校等の管理者が通学路の設定又は変更を行うに当たっては、当該学校等の所在地を管轄する警察署長から意見を聴くよう努めます。

（都都民安全推進本部、警視庁、都教育庁）

ウ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、保育所等の対象施設や、教育委員会、交通管理者、道路管理者等の関係機関が連携し、ハ

ード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(関東地方整備局、都教育庁、警視庁、都建設局、都福祉保健局)

エ 自治体により抽出された、生活道路における通過交通の進入抑制・速度低減対策による安全対策を重点的に推進するエリアにおいて、E T C 2.0 などのビッグデータを活用した経路情報、速度情報等の提供や有識者による技術的助言の実施などの技術支援をして参ります。

(関東地方整備局)

(3) 市街地等の構造改善

ア 市街地再開発、土地区画整理事業の推進

木造建物が密集した既成市街地などにおいて、市街地再開発事業、土地区画整理事業を進め、道路、公園などの都市基盤を一体的に整備することにより、地域の生活環境と交通環境を改善していきます。

(都都市整備局)

2 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路をはじめとする道路交通網の整備により、円滑で渋滞のない、歩行者も自転車も車も安全な道路環境を確保していくことは、交通安全対策面での重要な課題であり、首都東京の活力ある発展に欠かせません。

今後も都は、東京の抱える道路整備の課題を解決するため、「都市活力の強化」、「都市防災の強化」、「安全で快適な都市空間の創出」、「都市環境の向上」の4つの基本目標のもと、都市計画道路の整備を進めていきます。

また、地域の生活を支える道路の整備を進め、都民の安全安心の確保に努めます。

(都都市整備局、都建設局)

(1) 道路の整備

細街路に入り込む通過交通を排除し、歩行者及び自転車利用者の事故を減少させるため、幹線道路の整備を進めます。

ア 国道の整備

安全で円滑な都市交通の確保及び地域生活の基盤整備を図るため、沿道環境に配慮しながら、幹線道路の拡幅等の整備を進めます。

(今後の事業規模等)

| 実施機関 | 事業内容 | 事業規模 | 施行箇所等 |
|---------|--------------|------|--------------------------|
| 関東地方整備局 | (東京国道) 拡幅 | 2事業 | 国道14号両国拡幅 国道254号小日向拡幅 |

| | | |
|----------------|-----|---|
| (首都国道) 拡幅 | 2事業 | 国道6号新宿拡幅(新宿地区) 国道14号亀戸小松川立体(小松川地区) |
| (相武国道) 拡幅 | 1事業 | 国道16号八王子～瑞穂拡幅 |
| 国道整備 | 3事業 | 国道20号八王子南バイパス 国道20号日野バイパス(延伸) 国道20号日野バイパス(延伸)Ⅱ期 |
| (川崎国道) 国道整備 | 2事業 | 国道357号東京湾岸道路 (多摩川トンネル) 国道16号保土ヶ谷バイパス(Ⅱ期) |

(関東地方整備局)

イ 骨格幹線道路の整備

都市の骨格を形成する幹線道路の整備のため、4車線以上の道路と、区部外周部・多摩地域の2車線の都市計画道路を中心とした幹線道路を整備します。併せてバリアフリー化した幅広い歩道を整備し、歩行者及び自転車の一層の安全確保を進めます。

| 実施機関 | 事業内容 | 令和3～7年度 |
|------|-----------|---------|
| 都建設局 | 骨格幹線道路の整備 | 整備を推進 |

(都建設局)

ウ 地域幹線道路の整備

住宅地への通過交通の進入を防ぎ、住環境を向上させるとともに、快適で安全な歩行空間を確保するため、市街地の街並みを構成する広い歩道と緑のある2車線の都市計画道路を中心として、道路を整備します。

(都建設局)

エ 山間・島しょ地域の道路整備

地域の生活を支え、自然災害などの緊急時に対応できる安全な道路を確保する必要があるため、安全性と防災性の向上を図り、地域振興にも寄与する道路整備を推進します。

(都建設局)

オ 市町村が実施する道路整備事業の補助

国道や都道と一体となって道路網を形成し円滑な地域交通を確保するとともに、地域交流や安全で良好な生活環境の確保を図るため、市町村が実施する道路整備事業に対し補助金を交付します。

(都建設局)

(2) 交差点の改良

ア 主要交差点の立体交差化

幹線道路の交差点のうち、著しい交通渋滞箇所や交通事故多発箇所、また、これらのおそれのある箇所について、立体交差化が完了しました。

引き続き、南蒲田交差点周辺の電線共同溝、橋梁拡幅、側道部等の改良工事を実施するとともに、東京湾岸エリアの開発に伴う交通量の増加に対応するため、国道357号辰巳交差点、東雲交差点、有明二丁目交差点の3つの交差点を立体化し、交通渋滞の緩和を図ります。

| 実施機関 | 事業内容 |
|---------|---|
| 関東地方整備局 | 主要交差点の立体交差 2事業（国道15号南蒲田交差点、国道357号辰巳・東雲・有明立体） |

(関東地方整備局)

イ 交差点の改良

交差点における左折車の走行速度の低減及び信号の変わり目における出会い頭事故等を防止するため、交差点巻き込み部の張り出しや横断歩道及び停止線の前出しによる交差点のコンパクト化に加えて、右左折車両と横断歩行者の事故を防止するため、交差点付近の視認性確保について道路管理者と連携を図りながら進めます。

(警視庁)

3 交通安全施設等整備事業の推進

(1) 横断歩道橋のバリアフリー化

横断歩道橋のバリアフリー化は、高齢者や障害者などの利用が多い箇所で、他の横断施設が近傍になく、スロープやエレベーターの設置空間を確保できるなど、構造基準を満たす箇所において、バリアフリー法などに基づき、整備に努めます。

(関東地方整備局、都建設局)

(2) 防護柵の整備

歩行者の横断歩道以外の場所での車道横断の抑止と、車両の路外等への逸脱防止を図ることにより、歩行者の安全を確保するとともに、乗員の傷害や車両の損傷を最小限にとどめるため、防護柵の整備に努めます。

(関東地方整備局、都建設局)

(3) 道路照明の整備

道路照明は、夜間における交通安全と円滑な移動を図るための重要な施設です。

道路照明の整備を効果的に行うため、道路の交通量や周辺の環境に応じて平均路面輝度とその均斉度（明るさのばらつき）を設定し、各々の数値を満たすよう整備に努めます。

（関東地方整備局、都建設局）

(4) 道路標識等の整備

ア わかりやすい案内標識等の整備

「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」（標識令）に基づき、誰もが安全で快適に通行できるよう、ピクトグラムや路線番号の追加、標識類の整理、視認性の向上など、わかりやすい道路標識の整備に取り組んでいきます。

併せて、多言語で表記した歩行者用観光案内標識の整備を進めます。

（都建設局）

イ 規制標識等の整備

道路標識の大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進するほか、道路交通状況に応じた柔軟な交通規制を実施するため、デジタル式の変道路標識の整備を推進します。

（警視庁）

(5) 信号機の整備・高度化

ア 歩行者感应制御式信号機の整備

高齢者や身体障害者等の歩行の安全を確保するため、歩行者用画像感知器を活用して、赤信号で横断を開始する歩行者に対して音声で警告を発する機能や、青信号の時間内に渡り切れないと思われる歩行者を感知して、青信号の時間を延長する機能、逆に横断歩行者がいない場合には青信号の時間を削減し、車両青信号の時間に振り分ける円滑化の機能を有する歩行者感应制御化の整備を推進します。

（警視庁）

イ ゆとりシグナルの整備

「ゆとりシグナル（経過時間表示機能付歩行者用灯器）」は、青信号時の残り時間を表示することで無理な横断の抑制を、また、赤信号時の待ち時間を表示することで信号無視の防止を図るための信号機です。

歩行速度が遅い高齢者や、児童が安心して横断歩道を渡ることができるよう、高齢者用施設の近傍や通学路、駅周辺などの横断歩行者が多い集客施設の近傍を中心に整備を行います。

（警視庁）

ウ 歩車分離式信号機の整備

歩行者と車両の通行を時間的に分離することで、右左折車両による横断歩行者の巻き

込み事故防止に大きな効果を期待できる歩車分離式信号機の整備を推進します。

(警視庁)

エ 右折感应型信号機の整備

交差点を右折する車両の需要変動を車両感知器によってリアルタイムで把握し、右折矢印信号の秒数を調整することにより、右折車両の捌け残りや無駄な右折矢印時間をなくす右折感应型信号機の整備を推進します。

(警視庁)

(6) 交通管制システムの高度化

ア 交通管制システムの高度化

警視庁交通管制システムは、信号制御、交通情報の収集・提供等の都内の交通管制を司るシステムであり、安全で快適な交通社会の実現に欠かせないものです。交通環境の変化や技術の進展に合わせて交通統計データをAI技術で分析し活用するなど、本システムの高度化を図ることにより、交通管制機能の拡充に対応しています。

(警視庁)

イ プローブ情報*を活用した信号制御の最適化

プローブ情報を用いて、車両感知器が設置されていない路線の交通状況を把握し、最適な信号機の秒数設定を支援するなど、信号制御の高度化を推進します。

*プローブ情報

車両の走行軌跡等の情報

(警視庁)

ウ 交通情報収集・提供機能の強化

光ビーコン*や車両感知器の整備を進めて交通情報収集機能を強化するとともに、交通テレビシステムの更新を図り、交通の安全と円滑を阻害する事象の把握に努めます。

また、収集した交通情報を渋滞情報や交通事故情報として、交通情報板や光ビーコンを通じてリアルタイムにドライバーへ提供することで、心にゆとりを持った運転や交通流の分散による渋滞緩和等を促進します。

特に、交通情報板については、従来の3色表示から7色表示のマルチカラー交通情報板に置き換えていくことで、視認性の向上などを図っていきます。

*光ビーコン

近赤外線により走行車両の車載装置と双方向通信を行う装置。車両台数等の情報を収集するとともに、ドライバーに交通情報を提供する。

(警視庁)

エ ITSの活用推進

光ビーコンの機能を活用したUTMS（新交通管理システム）のサブシステムである

T S P S（信号情報活用運転支援システム）及びP T P S（公共車両優先システム）を拡充し、交通管理の最適化を図ります。

(ア) T S P S（信号情報活用運転支援システム）

ドライバーに対し、信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することでゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ることを目的としたシステムです。

(イ) P T P S（公共車両優先システム）

バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、大量公共輸送機関の定時運行と利便性の向上を図ることを目的としたシステムです。

（警視庁）

オ 交通公害低減システムの整備

幹線道路の交通情報板に、渋滞情報に加えて沿道の大気汚染状況を表示し、集中する走行車両の迂回を促進するシステム（交通公害低減システム）を運用することにより、重点的な対策を必要とする地点の大気環境改善を図ります。

（警視庁）

(7) その他の交通安全施設等の整備

カーブ区間における二輪車の事故を防止するため、滑り止め舗装やカラー舗装等の路面改良、視線誘導標、減速マーク、警戒標識等の設置による安全対策を道路管理者と連携を図りながら進めます。

（警視庁）

道路交通の安全と円滑化を図るため、交通管理者と調整のうえ見通しの悪い曲線道路等の改良、中央帯の設置、登坂車線、区画線、道路反射鏡、視線誘導標、すべり止め舗装などの交通安全施設を整備します。

（都建設局）

(8) 危険箇所を発見するための二次点検プロセスの推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合は、同様の交通事故の再発防止を図るため、現場点検（一次点検）を実施し、必要な交通安全施設等の整備の検討を行って対策を実施します。

一次点検結果を踏まえ、同様の道路交通環境にある他の危険箇所を点検（二次点検）し、当該危険箇所に必要な対策を道路管理者と連携を図りながら実施します。

（警視庁）

(9) 事故多発箇所等における交通安全施設の整備

交通事故が多発する箇所や事故の危険性の高い箇所について、交通安全施設等の整備を行い、交通事故防止を図ります。

ア 交差点改良等による交通事故防止対策

「社会資本整備重点計画」（平成27年9月18日閣議決定）における交通安全施設等整備事業の主要施策の一つである事故危険箇所対策事業では、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点及び単路において、死傷事故件数の約3割抑止を目標に交通安全施設等の整備を実施することで、交通事故の防止を図ります。

また、国では、幹線道路における交通安全対策として、事故ゼロプラン（事故危険区間解消作戦）により、事故データ及び道路利用者等の声に基づき、交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効率的・効果的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測・評価しマネジメントサイクルにより逐次改善を図ります。

特に事故発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータを活用した潜在的危険箇所について、警視庁と道路管理者が連携して対策内容の検討を行い、順次、交通規制の見直し、信号機の改良、交差点改良、横断抑止柵の設置、車線構成の変更等必要な対策を実施します。

（関東地方整備局、都建設局、警視庁）

イ 信号機の多現示化

交通事故の発生又はその危険性の高い地点の信号機について、交通状況に応じた右折矢印信号や右直分離式信号の設置など、信号機の多現示化を行い、交通事故防止と円滑化を図ります。

また、駅前、福祉施設、学校の周辺等において、歩行者通行の安全を確保するための歩車分離式信号への多現示化を進めます。

信号機の多現示化は、事故防止若しくは円滑化に効果的なことから、今後も継続的に推進していく予定です。

（警視庁）

ウ 要請等に基づく交通安全施設等の整備

交通事故が多発する箇所や危険性の高い箇所など、交通安全施設等の整備が必要と認められる箇所について、警視庁と道路管理者が連携して対策を実施します。

（関東地方整備局、都建設局、警視庁）

(10) 駐車施設の整備・拡充

ア 二輪車の駐車対策

(ア) 区市町村、駐車場事業者等との協力

道路交通の安全と円滑化を図るため、自動二輪車駐車施設の整備拡充に向けて、

区市町村や駐車場事業者などと連携し、駐車対策に取り組んでいきます。

(警視庁)

(イ) 自動二輪車用駐車場整備助成事業等

東京都道路整備保全公社では、自動二輪車用駐車場の整備を促進するため、区が推進する違法駐車解消重点地域などにおける料金精算機、バイク施錠設備の設置費用等の一部を助成しています。

また、同公社が運営する駐車場検索サイト「s-park」で都内約 560 箇所の自動二輪車用駐車場情報の提供を行います。

((公財)東京都道路整備保全公社)

東京都都市づくり公社では、自動二輪車駐車場の整備を通して、交通渋滞の解消や安全安心で環境に配慮した東京の都市づくりの推進に寄与していくことを目的に、市町村が推進する違法駐車解消地域などにおいて、自動二輪車用駐車場の整備に係る経費の一部を助成します。

既設駐車場等の改造若しくは駐車場を新設する事業者に対して、設備設置等に要する費用を助成します。

((公財)東京都都市づくり公社)

イ 民間自動車駐車施設の整備促進等

「総合駐車対策マニュアル」(平成 19 年策定)等を活用し、各区市の駐車場整備計画の策定を支援するとともに、必要な民間自動車駐車施設の整備促進に努めていきます。

(都都市整備局)

ウ 大規模小売店舗立地法に基づく駐車場の整備

大規模小売店舗設置者は、法に基づく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」(以下「指針」という。)により、必要駐車台数や自転車等駐輪台数を確保することが定められており、駐車施設等の整備を実施します。

- ・駐車場の収容台数は指針で定める計算式により算出した台数を確保すること。
- ・駐輪台数は店舗の所在する区市町村が定める自転車駐車場附置義務条例・要綱等により駐輪場を確保すること。
- ・自動二輪車等の駐車需要が相当程度見込まれる店舗にあつては、原則として一定の区画を区分して自動二輪車の駐車場を確保するよう努めること。

(都産業労働局)

(11) 交通環境のバリアフリー化

バリアフリー法に基づく交通安全特定事業*を推進し、旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間の移動の円滑化を図ります。

また、高齢者、障害者等の安全安心な歩行を確保するために、視覚障害者用音響式信号機等の整備を推進していきます。

*交通安全特定事業

高齢者、障害者等が旅客施設や官公庁施設等の生活関連施設間を移動する際の利便性及び安全性を高めるために実施する信号機の改良、道路標識・標示の整備、違法駐車行為の防止等を推進する事業

(警視庁)

(12) 市町村等実施交通安全施設整備の補助

市町村が実施する歩道整備や道路照明の設置など、交通安全施設の整備を促進するため、補助金を交付します。

(都建設局)

4 高速道路における安全施設の整備等

(1) 高速道路等の整備等

東京外かく環状道路など、高速道路等の幹線道路の延伸やスマートインターチェンジ等の整備を、沿線環境などに十分配慮しながら進めます。また、道路構造物の長期保全に向けた大規模更新・大規模修繕に取り組んでまいります。

(東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株))

道路の高齢化に対して長期の安全・安心を確保するため、大規模更新・大規模修繕に取り組みます。

大規模更新では、長期の耐久性を確保し、維持管理が容易な構造に更新するとともに、更新に併せて走行安全性の向上を図ります。大規模修繕では、橋梁単位で全体的に補修を行うことにより、新たな損傷の発生・進行を抑制しつつ長期の耐久性を向上させます。

(首都高速道路(株))

(2) 高速道路等における安全施設の整備等

交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、道路の拡幅等の渋滞対策、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

安全で円滑な自動車交通を実現するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間などの事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき路面補修や道路改良、道路照明施設、自発光式視線誘導標、区画線の整備などを重点的に実施します。

また、高齢者等の逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止対策を推進します。

(中日本高速道路(株)、東日本高速道路(株)、警視庁)

- ・交通事故を減少させるため、事故多発地点等での要因分析を行い、注意喚起カラー舗装や減速レーンマーク、注意喚起看板等の安全対策を実施します。
- ・歩行者等の立入りや高齢者等の運転する自動車の逆走による事故防止のため、注意喚起看板や路面表示、立入、逆走検知・警告システムの導入など総合的な事故防止対策を推進します。

(首都高速道路(株)、警視庁)

イ 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅や付加車線の整備、インターチェンジの改良、事故や故障による停止車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

(東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株))

快適な走行を実現するために、渋滞要因に合った対策(区画線改良、路面標示、エスコートライト*の設置等)を推進します。

*エスコートライト

上り勾配区間においてLEDライトを順次点灯させる速度低下対策

(首都高速道路(株))

ウ 高度情報技術を活用したシステムの構築

- ・お客様の多様なニーズにこたえ、適切な道路交通情報などを提供する道路交通情報通信システム(VICS*)及びETC2.0等、道路交通情報に関する整備及び拡充を図ります。
- ・インターネット・モバイル等、広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行うサービスの向上等を推進します。

*VICS

Vehicle Information and Communication Systemの略

渋滞や交通規制などの道路交通情報を、FM多重放送やビーコンを使ってリアルタイムにカーナビに届けるシステム

(東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株))

(3) 高速道路における標識等の整備

首都高速道路では、ドライバーの声を反映しドライバーにとってよりわかりやすい道路案内標識となるよう、表示内容を改良します。

(首都高速道路(株))

5 交通規制の実施

(1) 交通実態に即した交通規制

ア 路線対策

幹線・準幹線道路等の交通の安全と円滑を図るため、交通実態に即して最高速度規制、駐車禁止規制等の交通規制を見直し、信号調整等の交通事故防止対策、渋滞緩和対策を総合的に実施します。

(警視庁)

イ 生活道路

幹線・準幹線道路等の交通渋滞を避けて、通過車両が生活道路などの狭い道路に集中し、児童の通学等に危険を及ぼしている箇所等においては、ゾーン 30 の整備、通行禁止規制や一時停止等必要な交通規制を実施します。

(警視庁)

ウ 高齢者対策

高齢歩行者や高齢運転者の立場から、道路標識をより見やすくするために、必要に応じて大型化等を図るとともに、各種交通規制を見直し、高齢運転者等にも分かりやすい交通規制を実施します。

(警視庁)

エ 自転車対策

自転車が安全に通行できる環境を確保するため、普通自転車専用通行帯の整備、歩道上における自転車の通行部分の指定等を実施します。

(警視庁)

オ 二輪車対策

幹線・準幹線道路等の二輪車の交通事故を防止するため、二輪車の交通量が多い交差点等においては、必要に応じて原動機付自転車の右折方法（二段階・小回り）や進路変更禁止、進行方向別通行区分等の交通規制を実施します。

(警視庁)

(2) 先行交通対策

大規模な再開発や大型店舗の建設、道路、鉄道等の整備は、地域の交通流に大きな変化を及ぼす反面、交通基盤の整備改善を図る好機でもあることから、これらの開発計画を早期に把握し、道路の拡幅や改良、自転車通行空間や歩行空間の整備等、交通管理上必要な施策が計画に盛り込まれるよう計画立案者や事業者等とあらかじめ調整を行う等、先行交通対策を推進します。

また、東京 2020 大会の開催に向けて、大会関係車両の円滑輸送と一般交通への影響低

減の両立を図るため、関係機関等と連携し、大会関係車両専用、優先通行帯の整備のほか、競技会場等周辺、高速道路などでの交通対策の検討を予定しています。

(警視庁)

6 自転車利用環境の総合的整備

(1) 自転車通行空間の整備

道路管理者や交通管理者をはじめとした関係者による協議会を必要に応じて設置するなどして、関係者の連携を促し、自転車利用環境の整備を推進します。

(都都民安全推進本部)

歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、地域の道路事情に応じた整備形態により自転車通行空間の整備を進めます。

また、東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国や区市等と連携し、自転車通行空間の都内全域でのネットワーク化に取り組んでいきます。

(都建設局、都港湾局、関東地方整備局)

自転車交通の整序化と自動車運転者の自転車保護意識の醸成を図るため、自転車交通が多い道路や自転車通行空間が確保できない道路を対象に、自転車ナビマーク等を設置し、自転車ネットワーク路線整備を視野に入れた自転車通行環境の整備を推進します。

(警視庁)

(2) 自転車駐車場の整備

ア 国庫補助による整備促進

区市町村が実施する自転車駐車場整備で都市計画事業に該当しない場合に、交通安全施設等整備事業を活用して、国庫補助、都費補助等を交付することにより、自転車駐車場の整備を促進します。

(都建設局)

イ 自転車等駐車場の整備に関する支援

自転車等駐車場の整備に関し、鉄道事業者、道路管理者等との連絡調整をするなど、区市町村に対する支援・協力を行っていきます。

(都都民安全推進本部)

(3) 自転車シェアリング*の普及促進

「自転車シェアリング」の公共的な交通手段としての普及・定着を推進することで、自転車の利用の促進や鉄道などの公共交通機関等との連携による環境にやさしい交通行動を促進していきます。

区市町村が取り組む「自転車シェアリング」事業について、ポート用地の確保（公開空

地等の活用)や初期整備費等への財政的支援(区市町村補助制度)、情報発信等による利用促進などの支援を行うとともに、更なる利便性の向上を図るため、広域利用を推進していきます。

また、「自転車シェアリング」の普及に向けた取組とともに、自転車通行空間等の周知やルール・マナーの遵守等、利用者に対する自転車の安全利用のための意識啓発もあわせて行います。

(都環境局)

* 「自転車シェアリング」

地域内の各所に相互に利用が可能な駐輪場(サイクルポート)を設置し、利用者は好きな時に好きなステーションで自転車を借りたり、返却したりすることができる自転車の共同利用サービス。環境にやさしい自転車の利用促進に加え、まちの回遊性の向上や自転車が共同利用されることによる放置自転車対策としても期待されている。

7 渋滞対策の推進

(1) ITS等を活用した渋滞対策

東京都、警視庁及び東京国道事務所は、緊密な連携の下、都内全域に存在する主要渋滞箇所を対象に、既存の道路空間を活用した即効性のある渋滞対策を先進的なITS技術も導入した上で実施します。

ア ITSを活用した交通流円滑化

信号制御の高度化・最適化、交通の誘導による交通需要の分散化

イ 道路施設等の改善

交差点の改良、右折レーンの延伸、区画線の変更

ウ 駐車場等の有効利用

既存駐車施設を有効活用した荷さばきスペースの確保、客待ちタクシー対策の推進

エ 渋滞対策の普及・啓発

広報媒体等を活用した普及啓発の実施

(都都民安全推進本部、警視庁、都都市整備局

都建設局、都環境局、都政策企画局、東京国道事務所)

(2) 車両停車帯の整備

バス乗降時の停車によって、追い越し車両が対向車線へ出ることによる事故の防止や、後続車両がバスを追い越さずに発生する交通渋滞の緩和のため、車両停車帯(バスベイ)の整備を進めます。

(都建設局)

(3) 「第3次交差点すいすいプラン」の推進

多摩地域を中心に、道路幅員が狭い片側一車線の交差点において、右折待ち車両が支障となって発生している渋滞を緩和するため、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等の設置を行います。併せて交差点付近の歩道も整備することで、歩行者の安全確保についても取り組んでいきます。(事業期間：令和6年度まで)

(都建設局)

(4) 臨海部の交通ネットワーク機能の強化

国際的な物流拠点が集中している臨海部の物流をより円滑にするため、国道357号(多摩川トンネル、辰巳・東雲・有明立体、その他の未整備区間)等、港湾地域の道路整備の着実な推進を国等の関係機関に要請していきます。

また、首都高都心環状線の大規模更新の機会を捉え、新たな都心環状ルートの形成や晴海線延伸部の早期事業化に向けて国等と連携して取組を推進するとともに、広域的な交流、連携を促す路線である第二東京湾岸道路について、計画具体化に向けて国等に働きかけます。

(都港湾局、都都市整備局、都建設局)

8 公共交通機関利用の促進

(1) 公共交通機関への転換対策の推進

ア バスロケーションシステムの整備

お客様の利便性向上を図るため、停留所における表示やインターネット等により運行情報を提供します。

(都交通局)

イ バスレーン対策

路線バス等の定時運行の確保は、マイカー通勤者等の公共交通機関への利用転換を促進し、自動車交通総量の削減による交通渋滞の緩和及び交通公害の減少に寄与することから、バス専用(優先)通行帯の整備等を推進していきます。

(警視庁)

ウ だれにも乗り降りしやすいバス整備事業の補助

民営バス事業者が整備するノンステップバスの購入経費の一部を補助することにより、高齢者や障害者をはじめ、だれにも乗り降りしやすいバスの計画的な整備を促進します。

(都都市整備局)

エ ノンステップバスの導入

都営バスでは、平成24年度に全ての路線バス車両を誰もが乗り降りしやすいノンス

テップバスにしています。

(都交通局)

(2) 乗換えの利便性の向上

複数の鉄道やバスなどが乗り入れるターミナル駅では、交通機関を乗り継ぐ際に、案内サインが途切れてわかりにくいこと、段差が有ることなどの課題があります。

このため、例えば新宿駅では交通事業者や施設管理者等から成る協議会を設置し、地元区とも連携し、案内サインの連続性確保や表示内容の統一、乗換えルートのバリアフリー化等を進めています。今後、同様の取組を他のターミナルにも拡大していきます。

(都都市整備局)

(3) パークアンドライドの普及促進

「パークアンドライド」とは、郊外の駐車場に車を止め、そこから電車等の公共交通機関に乗り換えることにより都心部への車の乗り入れを抑制するものです。

これを推進する施策の一つとして、立地等の一定の要件を満たす民間等駐車場を、「パークアンドライド駐車場」として東京都道路整備保全公社が運営する駐車場検索サイト「s-park」に登録することで、都民が容易にパークアンドライドを実行できる環境づくりを行います。

(都建設局)

9 その他の道路交通環境の整備

(1) 橋梁の整備

耐荷力・耐久力の向上と円滑な交通流を確保するため、橋梁の拡幅・架替え、新設を行います。

(都建設局)

(2) 道路の緑化

ア 道路緑化の推進

街路樹の生育不良や落枝、倒木等による、道路交通への支障や道路利用者等の危険の未然防止に努めます。

また、道路利用状況、沿道状況等の変化を考慮した植栽整備を推進します。

(関東地方整備局)

イ 既設道路の緑化推進

美しい景観・環境、円滑・安全な交通、防災といった機能に加え、街路樹による緑陰提供など、街路樹の持つ多面的な機能を確保するため、街路空間に適合した植栽空間を

整備するとともに、きめ細かな維持管理を継続して行います。

(都建設局)

(3) 道路の使用及び占用の抑制

道路上の工事及び作業のための道路の使用及び占有については、道路交通の安全と円滑を確保するため、必要な工事以外は抑制する方針のもと適正な許可を行うとともに、現場パトロール等を通じて、許可条件の遵守、保安施設の整備等の指導を強化します。

また、道路の無秩序な掘り返し工事等による事故や交通渋滞等を未然に防止するため、施工時期の調整と施工方法等の十分な協議を行い、共同施工を促進するなど工事の効率化を図り、抑制の平準化に取り組みます。

特に渋滞等が見込まれる工事などについては、予告看板等による事前の情報提供や施工時のわかりやすい迂回路説明の徹底など、道路利用者の視点に基づいた現場の工事改善を行います。

(関東地方整備局、都建設局、警視庁)

(4) 不法占用物件等の排除

歩行空間の確保、交通事故の防止及び都市景観の確保を図るため、地元自治体や警察署と協力して道路パトロールを実施し、看板、商品、のぼり旗等の不法占用の撤去等の是正指導を行うとともに、自治会や商店会等の地域団体と協働したパトロールを実施することにより、地域一体となった道路利用の適正化を進めます。

(警視庁、関東地方整備局、都建設局)

「夢のみち*」事業など、道に関する行事を通じて、広く都民及び道路利用者に対し、道路の役割・重要性への関心と理解を深めるため普及啓発に努めます。

*夢のみち

都民のみなさんが道とふれあい、道に親しみを持ち、道が日々の生活に身近な施設であることを実感してもらうために実施している行事をまとめて「夢のみち」と言います。

(都建設局)

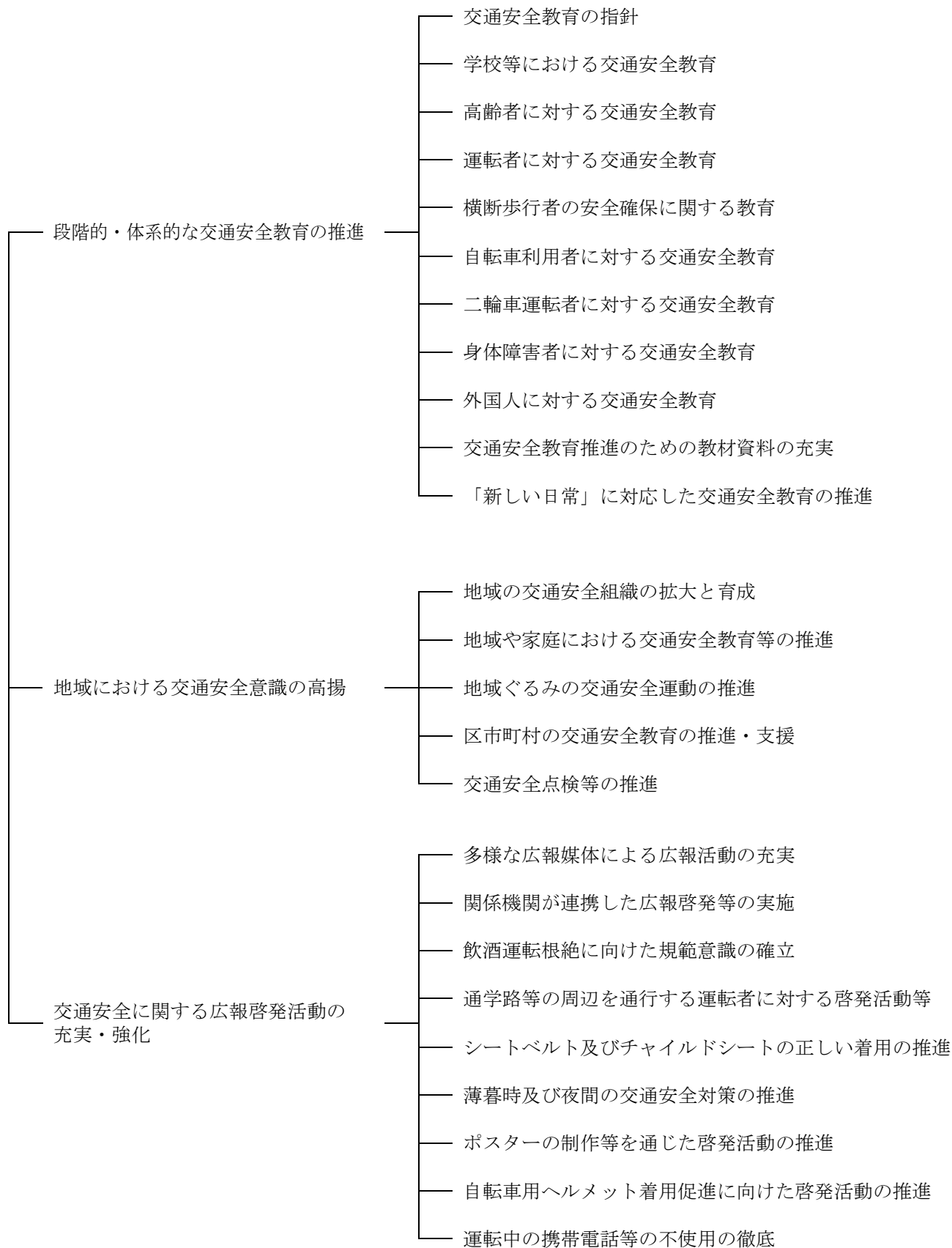
(5) 街区公園・近隣公園等整備の補助

市町村の施行する都市計画事業である公園整備に対して補助金を交付し、街区公園・近隣公園等の整備を促進します。

(都建設局)

第2章 交通安全意識の啓発

〔施策の体系〕



1 段階的・体系的な交通安全教育の推進

(1) 交通安全教育の指針

交通安全教育指針（平成10年9月22日国家公安委員会告示第15号）や交通の方法に関する教則（昭和53年10月30日国家公安委員会告示第3号）に基づいて、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、年齢、車両種別及び業種などの対象に応じた段階的な交通安全教育を計画的に実施します。

（警視庁）

(2) 学校等における交通安全教育

ア 「安全教育プログラム」による交通安全教育の推進

学校における安全教育では、児童・生徒に危険を予測し回避する能力や地域社会の安全に貢献できる資質や能力を育てることが必要です。また、都内全ての公立学校が年間を通じて全ての教職員が参画して推進することが不可欠です。

そこで、都教育委員会では、都内公立学校における交通安全教育を推進するために、平成21年度から東京都独自の教師用指導資料「安全教育プログラム」を作成し、都内公立学校の全ての教員に配布しています。

「安全教育プログラム」には、「必ず指導する基本的事項」を明示するとともに、「安全教育の全体計画」や「年間指導計画」、指導内容・指導方法、授業実践事例等を示しています。

また、「安全教育プログラム」を普及・啓発するために「安全教育推進校」を指定して、交通安全教育を推進しています。

全校種とも、学校、家庭、地域社会、関係諸機関相互の有機的な連携を深めるとともに、学校や地域の実情に応じた各学校の安全教育計画を基に、指導に当たっていきます。

（都教育庁）

イ 幼稚園等における交通安全教育

幼稚園等では、交通安全の決まりに関心をもたせるとともに、家庭と連携を図りながら、園外保育等における実践活動を通して、交通安全の決まりや道路における通行方法を理解させ、具体的な体験を通して安全に行動できる習慣や態度の育成に努めます。併せて、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。また、地域それぞれの交通事情を把握し、警察署と連携して幼児の交通安全教育を行います。

（都教育庁、警視庁）

ウ 小学校における交通安全教育

小学校では、安全な道路の歩行と横断、自転車の安全利用と点検整備、交通ルー

ルの理解など安全に行動することができる判断力の育成を行うために、警察署と連携し、参加・体験型交通安全教室の充実を図っていきます。また、都都民安全推進本部と連携し、シミュレータ等の体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全教室を開催します。

(都教育庁、警視庁)

エ 中学校における交通安全教育

中学校では、小学校での既習事項を中学生の発達段階に応じて確実に身に付けることができるようにするとともに、交通事情や交通法規、応急処置等に関する基本的事項の理解を深めるために、警察署と連携し、参加・体験的な活動を取り入れた交通安全教育の充実を図っていきます。

また、都都民安全推進本部と連携し、シミュレータ等の体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

(都教育庁、警視庁)

オ 高等学校における交通安全教育

高等学校では、小・中学校での既習事項を確実にし、交通社会における良き社会人として必要な交通マナーを身に付けるよう指導します。特に、自転車や原動機付自転車、自動二輪車等の安全な利用に関する事項を、生徒や地域の実情に応じて計画的、組織的に取り上げるほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等の実施に努めるなど、交通安全に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

そのため、車両を運転する者としての社会的責任と命の大切さに重点を置いた「見て・聞いて・体験する」参加・体験型の交通安全教室（スケアード・ストレイト方式等）を、東京都教育委員会安全教育推進校で公開し、他校への普及・啓発に努めます。

また、警視庁と連携し、交通安全にかかわる情報等を共有するなどし、高等学校における交通安全教育を支援します。

(都教育庁、警視庁)

カ 特別支援学校における交通安全教育

特別支援学校では、校種に準じた交通安全を児童・生徒の障害の程度に応じて指導します。特に、通学路の交通事情や通学方法に応じた安全な通学の仕方、交通ルールやマナーなどの基本的事項の理解など、危険を回避する能力の育成を図ります。

また、都都民安全推進本部と連携し、シミュレータ等の体験機器を活用した参加・体験型の交通安全教室を推奨します。

(都教育庁)

キ 学習指導要領等に基づく薬物乱用・飲酒等防止の指導

学習指導要領等に基づき、薬物乱用・飲酒等防止の指導については、小学校体育、中学校・高等学校保健体育を中心に、学校教育全体を通じて指導に取り組んでいます。高等学校では、喫煙・飲酒は生活習慣病の要因となること、また、薬物乱用は、心身の健康や社会に深刻な影響を与えることから行ってはならないことを指導します。

(都教育庁)

ク 指導者の育成と指導内容の充実

都内全公立学校（園）教職員を対象に警視庁の協力を得て交通安全を含む学校安全教室指導者講習会を実施し、幼児・児童・生徒に、自らを守り、他者や社会を支える安全対応能力を育成する学校安全教室等を推進する指導者を育成します。

(都教育庁、警視庁)

ケ 高校生の交通事故防止対策連絡会議の開催

高校生の交通事故防止対策を推進するため「高校生の交通事故防止対策連絡会議」を必要に応じて開催し、関係機関の連携を図ります。

(都都民安全推進本部、都教育庁、警視庁)

コ 学校に対する交通安全情報の提供

都内の小学校、中学校、高等学校、インターナショナルスクール、高等専門学校、特別支援学校に対して、関係機関と連携して交通安全情報等を発信し、交通安全対策の充実を図ります。

(都都民安全推進本部)

サ 参加・体験型交通安全教育等の充実

小学生等が自ら道路横断等の体験をする「歩行者シミュレータ」*¹の運用や、反射材効果を体験できる「くらピカBOX」*²の活用により、参加・体験型の交通安全教育を推進し、歩行中の交通事故防止や反射材用品等の普及を図ります。

* 1 歩行者シミュレータ

大画面に3Dで表現された街並みが再現され、その場で歩くように「足踏み」又は「腕振り」をすることにより、道路横断時等の危険を疑似体験するとともに、自動車の速度感覚や死角等を理解し危険感受性を高めることができます。

* 2 くらピカBOX

暗幕処理をした体験ツール内部の反射材に光をあて、体験者にスコープを覗かせることにより、反射材の効果を視覚で確認できます。

(都都民安全推進本部)

警察署と協力して、幼稚園、小学校を対象に人形劇や視聴覚教材等を用い、交通

ルールやマナーなどが幼児・児童に分かりやすく、心に残る交通安全教育を推進します。

また、新入学児童・保護者向け交通安全小冊子「よいこのこうつうあんぜん」を作成、配布し、通学時等における交通安全への習慣付けを図ります。

(東京都交通安全協会)

(3) 高齢者に対する交通安全教育

ア 老人クラブ、高齢者サークル等における交通安全教育

- ・老人クラブ、高齢者サークル等の社会参加活動の場や、高齢者が多数集まる場所において、加齢に伴う身体機能の変化、高齢者の事故発生実態等を踏まえた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するとともに、夜間における交通事故を防止するため反射材用品の普及、活用の促進を図ります。
- ・高齢者の生活サイクルの中で利用度の高い場所（駅、医療機関・福祉施設、商業施設等）における反射材の直接貼付活動及びそれに付随するワンポイントアドバイスを推進して、一人でも多くの高齢者に対する啓発活動と反射材の普及を図ります。

(警視庁)

イ 普及啓発活動の推進

関係団体等と連携し、春・秋の全国交通安全運動等、各種交通安全キャンペーンを実施するとともに、ポスターの掲示、リーフレットの配布、ラジオスポット放送、街頭ビジョンへの交通安全啓発映像の放映、シルバーパス利用の手引きへの交通安全に関する記事の掲載等を実施し、高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁、都都民安全推進本部)

ウ 参加・体験型交通安全教育等の充実

高齢者自らが道路横断等の体験をする「歩行者シミュレータ」の運用や、反射材効果を体験できる「くらピカBOX」の活用など、参加・体験型の交通安全教育を推進し、歩行中の交通事故防止や反射材用品等の普及を図ります。

(都都民安全推進本部)

警察署と協力し、高齢者の交通事故防止を図るため、歩行者横断トレーナー、身体機能の変化を体験する高齢者疑似体験セットや俊敏性測定器等を活用した「参加・体験・実践型」の交通安全教育を推進します。

また、高齢者・家族向け交通安全小冊子「安全毎日」を作成・配布し、交通事故発生の多い高齢者の歩行中、自転車乗用時における交通安全意識の普及啓発を行います。

(東京都交通安全協会)

エ バス車内転倒事故防止活動の推進

路線バスによる交通人身事故の3割以上を占めている車内転倒事故は、高齢化社会の進展に伴い、更なる増加が懸念されます。高齢者に対し、バス車内での転倒事故を防止するため、車内事故防止キャンペーンの実施、注意喚起の車内放送、車内事故防止DVDの放映等の取組を実施します。

(東京バス協会)

(4) 運転者に対する交通安全教育

ア 地域、職域

地域、職域等における運転者講習会を積極的に開催するとともに、交通関係団体と連携し、効率的な交通安全教育を推進します。

(警視庁)

イ 企業内

企業内で運転者教育に携わる安全運転管理者等が専門的な知識・技能を修得するため、安全運転中央研修所等における研修を奨励し、実践的な運転者教育を推進します。

(警視庁)

ウ 免許取得後の教育の充実

交通情勢の変化、加齢に伴う身体機能の変化及び運転技能の変化等に対応して、必要な技能と知識を習得することが求められるため、免許取得後の交通安全教育の充実を図ります。

また、運転に自信がなくなったなどの理由から、免許が不要となった方に対して、運転免許の返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、高齢運転者及びその家族からの相談に適切に対応します。

(警視庁)

(5) 横断歩行者の安全確保に関する教育

あらゆる機会を通じて、運転者に対して横断歩道手前の減速義務や横断歩道における歩行者優先等の交通ルールについて、再徹底を図るための交通安全教育を推進します。

また、歩行者に対しては横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(警視庁)

(6) 自転車利用者に対する交通安全教育

- ・自治体や学校等と連携し、小学生に対して基本的な交通ルールの浸透を図る自転車安全教育を推進するとともに、保護者に対しても、自転車通行ルールの遵守についての広報啓発を推進します。
- ・自治体等と協力し、自転車免許証の交付等、学習意欲を高める手法を用いた安全教室を推進します。
- ・子供はもとより、すべての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメット等の交通事故の被害を軽減する器具の利用を促進していきます。
- ・各年代（中学・高校生、大学生、社会人）の利用者に対して、具体的な自転車に関与した事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルールに違反した者に対する刑事上の責任、民事上の損害賠償責任等の内容を中心とした教育を行うとともに、自治体と連携してスクアード・ストレイト方式を用いた自転車安全教育などを推進し、ルール違反によりどのような危険が生じるかを体験させることで、安全意識の高揚を図ります。
- ・高齢者に対して自転車実技教室への参加を積極的に求め、加齢による身体機能低下の自覚を促すとともに、自転車に関する知識・技能を身に付けさせます。
- ・交通ボランティア、地域住民等と連携し、自転車の交通事故や通行方法が問題となっている地区・時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。
- ・交通ルールを守らない自転車利用者に対する、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカード等を活用した街頭活動を強化するとともに、信号無視、一時不停止等悪質・危険な違反に対しては交通切符による取締りを実施します。
- ・交通に危険を及ぼす悪質・危険な違反行為を繰り返す自転車利用者に対しては、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

(警視庁)

- ・自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、自転車利用者、行政、事業者、学校、保護者などの関係者による自転車安全教育を推進します。
- ・自転車安全利用推進者を選任して安全利用の取組を推進する事業者を「自転車安全利用推進事業者」とし、定期的な情報提供や研修への支援を実施します。
- ・事業者による従業員への自転車安全教育が広く推進されるよう、従業員の自転車利用に関する事業者の責任、自転車に関する交通ルールや効果的な安全教育の方法等を内容とした事業者向け自転車安全利用研修用動画の活用を促進するとともに、各

主体の取組が普及、定着するよう、講習会を開催します。

- ・安全利用のルールやマナーを浸透させるため、子供から高齢者まで様々な世代を対象とし、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を区市町村や学校と連携して開催するほか、民間企業との連携により大型商業施設等において開催します。
- ・自転車の交通ルールやマナーについて、一般の自転車利用者のほか幼児・小学生やその保護者、高齢者や外国人など、さまざまな年代や対象に応じて分かりやすくまとめたリーフレットをそれぞれ作成し、保育園や学校、高齢者団体、区市町村や警視庁等を通じて配布します。
- ・社会全体での自転車安全利用を推進するために「東京都自転車安全利用サポーター*」等と連携し、自転車利用の実態を踏まえた安全利用を促進します。

*「東京都自転車安全利用サポーター」

主体的に自転車安全利用に向けた取組を行う事業者・団体と都が協定を締結し、当該事業者・団体を「東京都自転車安全利用サポーター」として認定しています。

(都都民安全推進本部)

- ・警視庁と連携し、小学生を対象に「交通安全子供自転車東京大会」の開催を通じて、自転車の正しい乗り方と基本的な交通ルール・マナーを周知します。
- ・高齢者を対象とした「高齢者自転車実技教室」を開催します。
- ・警視庁と連携して、地域交通安全協会、地域事業者等のボランティアを対象とした「自転車安全教育指導員養成講習会」を開催して指導者を養成し、地域、事業所等における自転車安全利用の指導・啓発活動の促進を図ります。

(東京都交通安全協会)

(7) 二輪車運転者に対する交通安全教育

都内の全交通死亡事故死者数に占める二輪車乗車中死者の構成率は、全国平均よりも高い割合となっているため、二輪車の交通事故防止を目的として、基本走行・法規走行主体の二輪車実技教室を実施し、安全運転技術の向上と安全意識の高揚を図ります。

また、二輪車交通事故死者の主損傷部位は、頭部及び胸・腹部が高い割合を占めていることから、被害軽減対策としてライダーに対する「ヘルメットのあごひもの確実な結着」等の短期的交通安全教育や関係機関・団体と連携した「胸部プロテクター着用」を推進するなど、二輪車運転者の重大交通事故抑止対策を図ります。

(警視庁)

(8) 身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者の安全な通行方法等に関する交通安全教育を行います。

また、身体障害者の関係機関・団体等と相互に連携を図り、手話等による交通安全教育を積極的に推進して、身体障害者の交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

(9) 外国人に対する交通安全教育

外国人に対しては、基本的な交通ルール等の周知に重点を置いた交通安全教育を推進します。

(警視庁)

日本の言葉や生活習慣に不慣れな外国人が交通事故の加害者又は被害者とならずに安全に過ごすことができるように、外国人向け交通安全教育教材を、インターネット等を通じて発信します。

(都都民安全推進本部)

(10) 交通安全教育推進のための教材資料の充実

ア 学校教育用資料の配布等

学校における交通安全教育の充実に役立てるため、都立高校生の交通事故発生の状況等の分析結果を「安全教育プログラム」に掲載します。

また、警視庁と連携の上、交通安全に関する情報共有を図り、都教育庁を通じて全ての都立高校に提供します。

(都教育庁、警視庁)

イ 交通安全映像教材の貸出

交通安全啓発用のDVDを、区市町村、学校及び民間団体等に貸し出します。

(都都民安全推進本部)

(11) 「新しい日常」に対応した交通安全教育の推進

交通安全教育に当たっては、従前の取組に加え、オンラインでの講習や動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(警視庁、都都民安全推進本部)

2 地域における交通安全意識の高揚

(1) 地域の交通安全組織の拡大と育成

交通ボランティア活動は、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を通じて規範意識の向上とともに、地域社会の絆の強化に資することから、

- ・交通ボランティアの効果的運用と活動内容の充実強化

- ・学校、事業所、町会等との連携による若い世代の参加促進
 - ・自治体との連携による財政基盤の充実
- などにより、交通ボランティア組織の拡大と活動の活性化を図ります。

(警視庁)

(2) 地域や家庭における交通安全教育等の推進

ア 地域

地域においては、町会・自治会等を単位とした各種講習会を実施するほか、交通安全協会等交通関係団体の活性化と指導者の育成を図り、交通安全教育が的確に行われるよう計画的な運用に努めます。

(警視庁)

地域交通安全協会及び各部会の活性化を図り、警察署、自治体、町会、事業所等と連携し、地域事情に対応した交通安全教育、交通安全活動の推進に努めます。

(東京都交通安全協会)

(ア) 子供対策

- ・交通少年団BAGS (バッグス) への加入を促進し、組織拡大を図るとともに、団員に対する交通安全教育、活動上の助言、指導及び研修を積極的に行い、団体活動を通じて交通安全意識の普及浸透を図ります。
- ・地域交通安全協会等の拡充促進と積極的な活動の支援により、子供に対する交通安全意識の高揚を図ります。
- ・小学校等と連携を図り、通学路等における交通安全対策を推進します。

(警視庁)

警視庁及び関係団体等と連携し、交通安全協会に所属する子供主体の交通ボランティア団体である「東京交通少年団BAGS (バッグス)」への入団を促進するとともに、表彰、活動内容の広報及び情報発信、指導員・リーダー団員に対する研修会などを実施し、交通安全活動、ボランティア活動等の充実拡大を進めます。

(東京都交通安全協会)

「ながら見守り連携事業*」において、子供や高齢者等の安全安心対策を強化するため、地域に密着した事業者と協定を締結し、日常業務をしながら街中で子供や高齢者等を犯罪や交通事故から見守るネットワークの構築を進めます。

* 「ながら見守り連携事業」

事業者が業務を通じて異変を感じた際に、関係機関へ通報したり、無理のない範囲で声かけをしていただくことで「地域の見守り活動」に参画していただくものです。

(都都民安全推進本部)

(イ) 若年層対策

高校生の交通安全に関わりのある地域関係者で組織する「高等学校交通事故防止連絡協議会」等の一層の拡充を図るとともに、高校生向け交通安全教育指導者用CD-ROM及び活用マニュアル等を活用した学校教育の場における交通安全教育を積極的に推進します。

また、二輪車実技指導等の実施を働き掛けるなど、高校生・大学生等の交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

(ウ) 高齢者対策

警察職員や高齢者交通指導員等のボランティアが、高齢者宅を訪問し、個別に交通安全教育を行うほか、交差点等における高齢歩行者の保護誘導活動や高齢の自転車利用者に対する指導啓発活動を推進します。

(警視庁)

「ながら見守り連携事業」において、子供や高齢者等の安全安心対策を強化するため、地域に密着した事業者と協定を締結し、日常業務をしながら街中で子供や高齢者等を犯罪や交通事故から見守るネットワークの構築を進めます。(前掲67頁「(ア) 子供対策」)

(都都民安全推進本部)

「高齢者等の地域見守り推進事業」(高齢社会対策区市町村包括補助事業)において、一人暮らし高齢者や高齢者のみ世帯が、住み慣れた地域で安心した生活を継続できるよう、地域の様々な主体が連携し、見守りネットワークの構築等を推進する区市町村独自の取組を支援します。

(都福祉保健局)

「認知症普及啓発事業」(高齢社会対策区市町村包括補助事業)では、地域において、認知症の人と家族を支えるために区市町村が行う、認知症の普及・啓発の取組を支援します。

(都福祉保健局)

(エ) 自転車利用者対策

- ・自転車関係組織の拡大と活動の促進を図り、区市町村との連携の下、自転車安全教室、子供自転車大会、自転車街頭点検整備、自転車安全利用指導啓発隊(BEEMS*(ビームス))による活動等を通じて、自転車の安全な利用を促進し、自転車事故の防止を図ります。
- ・地域住民及び自転車安全利用PRサポーターである交通少年団BAGS(バッグス)等と連携し、自転車のルール・マナーの向上や自転車安全利用条例の周

知に向けた広報啓発活動を推進します。

*BEEMS

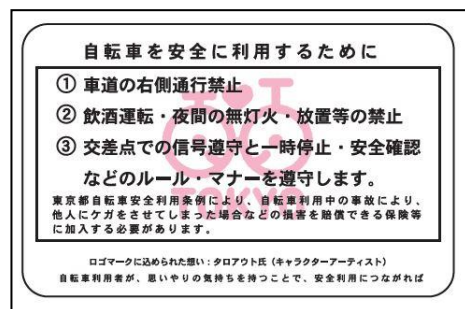
Bicycle Education and Enlightenment Mobile Squad の略

(警視庁、都民安全推進本部)

- ・関係機関・団体等と連携して自転車安全利用TOKYOキャンペーンを実施し、対象別リーフレットの配布やイベントを通じて自転車の交通ルールやマナーを普及啓発し、社会全体による自転車安全利用の取組を推進します。
- ・安全利用のルールやマナーを浸透させるため、子供から高齢者まで様々な世代を対象とし、自転車シミュレータを活用した交通安全教室を区市町村や学校と連携して開催するほか、民間企業との連携により大型商業施設等において開催します。(前掲 64 頁「(6) 自転車利用者に対する交通安全教育」)
- ・東京都が実施するセミナーや自転車シミュレータ交通安全教室の受講者等に「自転車安全利用宣言証」を交付し、社会全体で自転車安全利用に取り組む気運を高めていきます。
- ・自転車安全利用宣言証の協賛企業等と連携し、交通安全教室等の受講者に対する特典制度の普及啓発に努め、都民が自転車の安全利用を自覚して行動する気運を醸成します。



自転車安全利用宣言証 (表)



(裏)



自転車安全利用協力企業用ステッカー

(都民安全推進本部)

- ・警察署と協力し、街頭における「自転車ストップ作戦」や「自転車実技教室」等

を通じて、傘差し運転や携帯電話使用の禁止、乗車用ヘルメットの着用等、自転車利用者の交通ルールの遵守と正しい交通マナーの周知を図ります。

- ・「自転車安全利用TOKYOキャンペーン」等を通じて、自転車の安全利用と自転車保険を普及促進します。
- ・東京都、警視庁と連携し、自転車安全利用PRサポーター（「東京交通少年団BAGS（バッグス）」）による自転車安全利用の普及啓発活動を推進します。

（東京都交通安全協会）

イ 家庭

家庭においては、親が中心となって交通の身近な話題を取り上げ、家庭で交通安全について話し合いが行われるよう、地域交通安全協会等の組織を通じて情報の提供を行い、交通ルールの普及浸透を図ります。

（警視庁）

毎年1回、都内において、各地区母の会の役員、約250名に対し、「交通安全指導者講習会」を開催します。

警視庁から講師を招へいし、都内の交通情勢について講演を開催します。

「交通安全は家庭から」をスローガンに、各地区において母親の立場からの交通事故防止活動を積極的に推進します。

（東京母の会連合会）

全国交通安全運動（春・秋）の重点等、運動の取組について広く都民に周知するため、年2回、家庭用回覧チラシを作成し、町会等の協力を得て、各家庭に回覧します。

（東京都交通安全協会）

小学校低学年の児童及びその保護者等を対象に防犯や交通安全の意識を高める「家庭での子供の安全啓発動画」を広報することにより、家庭での安全教育の普及・啓発を図ります。

（都都民安全推進本部）

(3) 地域ぐるみの交通安全運動の推進

ア 「全国交通安全運動（春・秋）」、「TOKYO交通安全キャンペーン」等の実施

全国交通安全運動では、広く都民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、都民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図り、「安全で快適な交通社会」の実現に資することを目的として、

- ・規範意識向上を図るための効果的な交通街頭活動及び交通違反の指導取締りの徹底

- ・ 広報啓発活動及び交通安全教育の推進
- ・ 関係機関・団体等との連携の強化

など、管内実態に即した地域・職域ぐるみの交通安全運動を効果的に推進します。
(都都民安全推進本部、警視庁)

全国交通安全運動(春・秋)及びTOKYO交通安全キャンペーンにおいて、東京都、警視庁及び関係機関等と連携して重点に沿った各種キャンペーン等を実施し、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践等、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(東京都交通安全協会)

毎年実施される「全国交通安全運動(春・秋)」や「TOKYO交通安全キャンペーン」時には、都内各地域において「交通安全キャンペーン」や「交通安全の集い」、「テント巡り」等に積極的に参加し、交通安全意識の啓発、高揚に努めます。

(東京母の会連合会)

春、秋の全国交通安全運動期間中の街頭活動において、「統一実施日」を定め、警察に協力を要請し、支部と本部とが一体となって都内交差点等で交通安全活動を実施します。

(東京都トラック協会)

イ 「東京都交通安全日」の実施

原則として毎月10日を「東京都交通安全日」に指定し、管内の交通実態に即した重点を定め、交通安全活動を実施します。

(都都民安全推進本部、警視庁)

ウ 「暴走族追放強化期間」の実施

暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ(暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ)が活発に活動を始める時期に「暴走族追放強化期間」を設定し、関係機関と連携して暴走族追放気運の高揚や若者の交通安全意識の向上等を促進し、二輪車による事故防止を推進するとともに、暴走族等による不法事案の取締りを実施します。

(都都民安全推進本部、警視庁)

毎年6月に実施される「暴走族追放強化月間」時には、都内各地域においてポスターを掲示し、広く普及啓発に努めます。

(東京母の会連合会)

エ 「トワイライト・オン運動」等の推進

年間を通して、車両の前照灯を日没より早めに点灯することを呼び掛ける「トワイライト・オン運動」のほか、夜間道路上の危険を早期に発見するため対向車や歩行者がいなるときは、走行用前照灯(ハイビーム)を積極的に活用することや、ド

ライバーと歩行者が相互に安全を確認することを広く都民に働きかけます。

(警視庁、都都民安全推進本部)

(4) 区市町村の交通安全教育の推進・支援

ア 交通安全教育講習会の実施

区市町村の交通安全教育担当者、交通安全指導員等を対象とした講習会を実施し、地域における交通安全教育の充実と交通安全指導員等の活動を支援します。

(都都民安全推進本部)

イ 区市町村の交通安全対策事業への支援

区市町村が主体的に実施する交通安全教室や講習会において、東京都が資器材の提供や講師派遣等の出前型の交通安全プログラムを提供し、区市町村と連携を図りながら効果的に交通安全教育を行います。

(都都民安全推進本部)

ウ 地域における啓発活動との連携強化

高齢者に交通事故に対する注意喚起を行うため、警視庁と連携し、事故実態や身体機能、認知機能の低下など留意すべき点を踏まえた分かりやすい交通安全啓発資料を区市町村や高齢者福祉を所管する関係機関・団体等に配信するなど、高齢者に対するきめ細やかな交通安全教育を推進します。

(都都民安全推進本部)

(5) 交通安全点検等の推進

地域住民や道路利用者が主体となって、交通管理者、道路管理者とともに道路交通環境の点検を行うことにより、地域住民の交通安全活動への参加意欲を醸成するとともに、だれもが安全に安心して利用できる道路交通環境づくりを進めます。

(警視庁、都建設局)

3 交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化

(1) 多様な広報媒体による広報活動の充実

広く都民に交通安全思想の普及浸透を図り、交通安全行動の実践を定着させるため、テレビ、新聞、ラジオ、ウェブサイトやSNS等の各種媒体をはじめ、視聴覚教材、街頭ビジョン、デジタルサイネージ、ポスター、チラシ等の広報媒体を活用するとともに、交通安全運動等のあらゆる機会を通じて、年齢層や事故状況に応じた、きめ細かく効果的な広報活動を推進します。

(警視庁、都都民安全推進本部)

交通安全のための機関紙やパンフレット、小冊子等の発行及びホームページ、啓発

品の配布等による広報を通じて、各種交通安全キャンペーンや交通事故の発生状況、各交通安全協会が実施する交通安全行事・活動等の情報提供を行い、交通安全思想の普及浸透に努めます。

(東京都交通安全協会)

(2) 関係機関が連携した広報啓発等の実施

ア 「交通死亡事故多発緊急事態宣言」の発出

交通死亡事故が多発し、一定の基準に該当した場合等において、「交通死亡事故多発緊急事態宣言」を発出し、都民等に対して交通事故に関する注意を喚起するとともに、警視庁及び関係機関等が連携して早期に集中的な交通事故防止対策を推進することにより、交通死亡事故の抑止を図ります。

イ 共通の標語を用いた広報の実施

関係機関及び団体の連携を促進するため、交通安全キャンペーン等において、共通の標語を用いた広報啓発活動を実施します。

(都都民安全推進本部、警視庁)

(3) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するため、各種メディアを活用した広報啓発を推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類提供飲食店等と連携して「ハンドルキーパー運動*」の普及浸透に努めるなど、飲酒運転を許さない社会環境づくりに取り組み、飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図ります。

また、飲酒運転を根絶するため、関係機関、民間団体、企業等と連携した「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」をはじめ、「全国交通安全運動(春・秋)」、「TOKYO交通安全キャンペーン」などを通じて取組を推進し、飲酒運転の危険性や飲酒運転に起因する交通事故の実態を周知するなど、飲酒運転をさせない気運を醸成し、飲酒運転の根絶を目指します。

*ハンドルキーパー運動

自動車を使ってグループで酒類提供飲食店に行く場合、グループ内で酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者(ハンドルキーパー)を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

(警視庁、都都民安全推進本部)

各種交通安全講習会や街頭キャンペーン等を通じて「飲酒運転の根絶」に向けた取組を継続して進めるとともに、警視庁、東京都、酒類提供飲食店等と連携し、「ハンドルキーパー運動」の浸透に努めます。

(東京都交通安全協会)

(4) 通学路等の周辺を通行する運転者に対する啓発活動等

「通学路安全運転呼びかけ隊*」や各種キャンペーン等の機会を通じて、通学路等の周辺を通行するドライバーに対する速度抑制や子供を交通事故から守るための広報啓発を推進します。

*「通学路安全運転呼びかけ隊」

警察署長が委嘱し、通行車両に対する安全運転の呼びかけや、横断歩道における保護誘導活動等の自主的な交通安全活動を促進することにより子供の交通事故防止を図るボランティアです。

(警視庁)

新入学期や全国交通安全運動等の機会を通じて、登下校児童の保護誘導と通学路を通行する車両に対する注意喚起を推進します。

(東京都交通安全協会)

(5) シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

各種講習会や街頭キャンペーン等の機会を利用し、後部座席を含むシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの必要性・着用効果の広報啓発を推進します。

(東京都交通安全協会)

(6) 薄暮時及び夜間の交通安全対策の推進

薄暮時（日没の前後それぞれ1時間）や夜間における歩行者や自転車の交通事故を防止するため、シール式反射材用品やスポークリフレクターなど反射材用品の活用、外出時の目立つ色の服装習慣について、広報啓発活動を強化します。

(警視庁)

反射材の効果を体験できる「くらピカBOX」を活用した参加・体験型の交通安全教育やイベント等の機会における反射材の配布を効果的に行い、反射材用品等や外出時における目立つ衣服の着用の普及啓発を図ります。

(都都民安全推進本部)

キャンペーン等を通じて視認性の高い反射材を取り入れた着衣等の普及促進を図るとともに、ニーズに即した反射材用品の開発・活用に努めます。

(東京都交通安全協会)

(7) ポスターの制作等を通じた啓発活動の推進

ポスターの制作を通じて児童の交通安全意識を高めることを狙いとして、「交通安全ポスターコンクール」を開催し、同コンクールで知事賞を受賞した作品等を交通安

全運動ポスター等に活用し、子供の目線から交通事故防止を訴えていきます。

(都都民安全推進本部)

(8) 自転車用ヘルメット着用促進に向けた啓発活動の推進

自転車用ヘルメット着用の促進を図るため、ポスターやインターネット等を活用した広報啓発活動を実施し、社会全体におけるヘルメット着用の気運醸成を図ります。

(都都民安全推進本部)

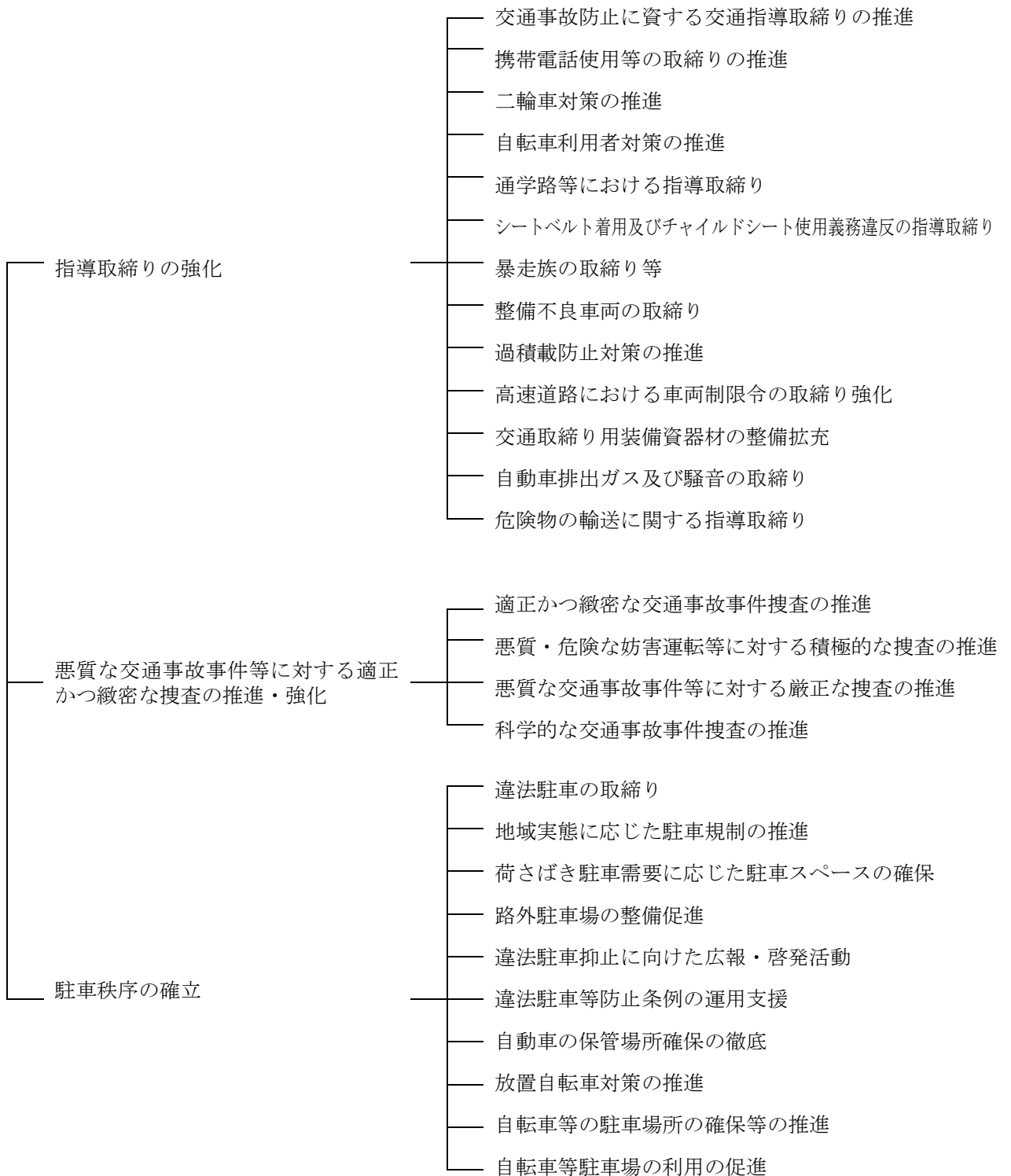
(9) 運転中の携帯電話等の不使用の徹底

運転中に携帯電話等を使用することは重大な事故につながり得る極めて危険な行為であることから、運転者等に対し、引き続き広報啓発を推進し、その不使用の徹底を図ります。

(都都民安全推進本部、警視庁)

第3章 道路交通秩序の維持

〔施策の体系〕



1 指導取締りの強化

(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態等の緻密な分析に基づき、飲酒運転、無免許運転、速度超過や信号無視、横断歩行者妨害等の交差点違反等重大交通事故の直接又は主要な原因となっている違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

また、飲酒運転、無免許運転、又はこれらに起因する交通事故事件を検挙した際は、運転者の捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底し、酒類若しくは自動車等の提供罪、同乗罪等のほか、教唆・幫助行為等の確実な立件に努めます。

(警視庁)

(2) 携帯電話使用等の取締りの推進

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げる改正法が令和元年12月1日に施行されました。携帯電話使用等は、重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、指導取締りを推進します。

(警視庁)

(3) 二輪車対策の推進

二輪車の死亡・重傷事故が多発している路線を重点に、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反（速度超過、進路変更、割り込み等）の指導取締りを強力に実施するとともに、軽微な違反者等に対しても積極的な指導警告を実施するなど、安全運転意識の高揚を図ります。

(警視庁)

(4) 自転車利用者対策の推進

自転車利用者による交通事故を防止するため、交通ルール・マナーを守らない走行に対しては、自転車指導警告カード及び自転車安全マナーカードを活用した街頭指導を強化するとともに、ヘルメットの着用について働き掛けを行います。

また、悪質・危険な違反者に対しては、自転車講習制度の適用を視野に入れ、交通切符等による取締りを実施します。

(警視庁)

警視庁等と連携し、自転車安全利用TOKYOキャンペーン等の機会を活用し、街頭における効果的な啓発・指導を行います。

(都都民安全推進本部)

(5) 通学路等における指導取締り

通学路等における子供の安全を確保するため、各警察署で重点通学路の登下校時間帯等を勘案し、通行禁止違反や横断歩行者妨害等の交通違反の指導取締りを推進します。

(警視庁)

(6) シートベルト着用及びチャイルドシート使用義務違反の指導取締り

シートベルト・チャイルドシート着用の徹底に向けた座席ベルト装着義務違反等の指導取締りを実施します。また、交通事故発生時における乗員の被害軽減を図るため、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用について指導を推進します。

(警視庁)

(7) 暴走族の取締り等

- ・暴走族や違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対しては、道路交通法のほか、あらゆる関係法令を適用し、検挙の徹底を図ります。
- ・被疑者の逮捕や使用車両の押収等を推進するとともに、暴走族等の組織解体を図ることにより暴走行為の抑止に努めます。
- ・暴走族等の実態に関する情報発信や関係機関・団体との連携強化を通じて、暴走族等を許さない社会環境づくりに努めます。

(警視庁)

(8) 整備不良車両の取締り

ア 指導取締りの実施

整備不良車両や不正改造車の走行は、道路交通秩序を乱すとともに、排気ガスによる大気汚染、騒音等により環境悪化の要因ともなっています。また、保安基準に適合していない自動車による爆音走行や公道上での競走行為等、危険・迷惑な行為を防止するため、関係機関と連携し、指導取締りを実施していきます。

(警視庁)

イ 不正改造車を排除する運動等

暴走族等による不正改造車の排除及びダンプカーのさし枠装着車等の整備不良車両の運行防止を図るため、定期的に街頭検査を実施するほか、「不正改造車を排除する運動」を関係機関の協力を得て実施し、不正改造車の排除について、広く一般に周知します。

(関東運輸局)

(9) 過積載防止対策の推進

ア 過積載事犯取締り等

積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が高いことから、重点的な指導取締りを実施します。

また、当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

(警視庁)

- ・貨物自動車運送事業者に対する計画的な監査や公安委員会、東・中日本高速道路等からの通知により、行政処分や事業者指導を通じて適正運行を推進します。
- ・積載物重量制限違反については、交通公害（騒音、振動及び排気ガス）の要因となるほか、重大交通事故に発展する危険性が大きいことから、重点的な指導取締りを実施します。
- ・当該違反に係る各種行政処分の適正な執行により、使用者の背後責任等を厳しく追及し、過積載運行の根絶を図ります。

(関東運輸局)

イ 高速道路における過積載防止対策の推進

高速道路においては、交通の安全と道路構造の保全を図るため、過積載違反車両の道路交通法での取締りを行います。また、道路管理者においては、料金所に設置してある軸重計を活用して、道路法での取締りを実施し、車両制限令違反車両の走行を防止します。

(警視庁、中日本高速道路(株)、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株))

ウ 特殊車両通行許可制度

一定の大きさ、重さの制限値を超える特殊車両の道路法に違反する通行が依然として確認されていることから、関係機関と調整のうえ、指導・取締りのより一層の強化を図ります。

また、特殊車両通行許可制度に関する啓発活動を実施し、制度の周知徹底を図ります。

(関東地方整備局)

エ 過積載防止対策連絡会議等

「過積載防止対策連絡会議」を開催し、関係機関の過積載運行に対する対策や意見・情報交換を実施し、連携を図りながら事業の適正化に取り組みます。

(関東運輸局)

オ 過積載防止対策庁内連絡会議

「過積載防止対策庁内連絡会議」を設置して、都の公共工事等から過積載運行を行う車輛を排除するための防止対策を定め、工事現場の巡回調査や現場総点検の実施などの防止対策に取り組みます。また、過積載の危険性に関するリーフレットや工事現場に貼付するためのステッカーを作成・配布し、過積載の危険性・弊害や関連する法令・罰則等の周知及び啓発を行っていきます。

(都都民安全推進本部)

(10) 高速道路における車両制限令*の取締り強化

平成 26 年 5 月に国土交通省が、大型車両が及ぼす道路への劣化の影響を鑑み、悪質な違反者に対しては厳罰化し、大型車両の通行の適正化を進める方針（「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」）を示したことを踏まえて、現在の取組を更に強化して実施します。

*車両制限令

道路法 47 条の規定により、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するため、道路との関係において必要とされる車両についての制限をする政令として昭和 36 年 7 月に制定されたもので、車両重量の最高限度等を定めています。

ア 現場取締りの実施、指導又は措置命令

高速道路交通警察隊と高速道路会社とが緊密な連携を図り、取締りを実施します。さらに、複数料金所での同時取締りや並行する一般道の道路管理者等と連携した取締り等により、取締り効果の向上に取り組みます。

車両制限令違反車両に対しては、指導又は措置命令により、積載方法の是正、排除出口指定等の措置を講じます。

特に、重大な違反者に対しては、その場で積荷の分割により総重量の軽減措置を命じる等、厳正に対応します。

イ 自動軸重計カメラによる警告の実施

料金所や本線上で実施している重量の自動計測・カメラ画像に基づく警告書の発行対象者を拡大し、重量違反者への取締りを強化します。

ウ 反復違反者・悪質違反者への是正指導

現場取締りにおいて措置命令を受けた反復違反者や、自動軸重計カメラによる警告を受けた反復違反者等を対象とした違反者講習会を実施し、繰り返し違反することのないよう指導します。

また、講習会欠席者や悪質違反者には個別訪問を実施し、是正が見られない反復違反者や重量が基準の 2 倍以上の悪質違反者等に対しては警察への告発を実施するなど、厳正に対処します。

エ 事業者への周知

高速道路交通警察隊と高速道路会社とが連携して、過積載・車両制限令違反車両の取締りを強化するとともに、事業者等へ過積載・車両制限令に関するチラシやポスターの配布を行い、法令の周知を図ります。

(警視庁、中日本高速道路(株)、東日本高速道路(株)、首都高速道路(株))

(11) 交通取締り用装備資器材の整備拡充

交通違反の取締りを適正かつ効果的に実施するため、各種取締り資器材の整備拡充を図るとともに、その研究開発にも努めます。

(警視庁)

(12) 自動車排出ガス及び騒音の取締り

一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)の濃度、自動車等の排気音について関係機関と連携して街頭検査を実施し、違反の取締りを推進します。

(警視庁、関東運輸局)

(13) 危険物の輸送に関する指導取締り

タンクローリーやその他の車両による危険物の輸送、運搬は、その積荷の特性から大規模災害につながる潜在的危険があり、関係業界及び危険物運送事業者に対して、道路交通法令、消防法令その他関係法令を遵守し、交通事故防止と危険物輸送の安全確保について細心の注意を払うよう指導を徹底します。

また、化学物質等を輸送、運搬する場合の、イエローカード(物質の危険性状、消火方法、処理剤の活用等、事故の際必要な情報が記載されたデータシート)の携行を指導推進します。

(関東運輸局、東京消防庁、警視庁)

首都高速道路では、東京港トンネルや山手トンネルなど一部の水底トンネル、長大トンネルにおいて、道路法の規定に基づき、危険物を積載する車両の通行が禁止又は制限されています。関係機関と連携して、キャンペーンや現場取締りを行い、啓発活動や指導取締りを実施します。

(首都高速道路(株))

2 悪質な交通事故事件等に対する適正かつ緻密な捜査の推進・強化

(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

組織的かつ重点的な捜査と客観的証拠に基づいた立証により適正かつ綿密な交通事故事件捜査を推進します。

(警視庁)

(2) 悪質・危険な妨害運転等に対する積極的な捜査の推進

他の車両等の通行を妨害する目的で行われる妨害運転等を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、妨害運転罪や危険運転致死傷罪（妨害目的運転）等のあらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

(警視庁)

(3) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査の推進

飲酒運転や薬物を使用しての運転等悪質かつ危険な運転行為による死傷事故等については、危険運転致死傷罪等あらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

また、ひき逃げ事件については、迅速かつ確かな初動捜査を徹底するとともに、各種交通鑑識資機材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等を効果的に活用し、被疑者の早期検挙を図ります。

さらに、自動車の使用者等による悪質な違反行為の下命・容認事件、指定整備事業者等による不正車検事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件等の交通特殊事件についても厳正な捜査を推進します。

(警視庁)

(4) 科学的な交通事故事件捜査の推進

実用化が進む自動運転車両等の事故原因解明のため専門的技術・客観的証拠に基づいた交通事故事件捜査を推進するため、交通鑑識体制の充実、ドライブレコーダー等各種映像解析による事故解析、モバイルマッピングシステム等最新資器材活用による渋滞抑止・捜査員負担軽減等交通事故事件捜査の基盤強化を図り、科学的な交通事故事件捜査を推進します。

(警視庁)

3 駐車秩序の確立

(1) 違法駐車取締り

ア 使用者責任の追及等

放置車両確認機関の適正かつ効果的な運用を図り、運転者責任が追及できない場合は、放置違反金制度による「滞納処分」や「車両使用制限命令」等を行い使用者の責任追及を徹底します。

(警視庁)

イ 重点的取締り

違法駐車の実態に応じ、重点的に取締りを行う場所や時間帯などを定めた「取締り活動ガイドライン」を中心とする指導取締りを強化するとともに、悪質性の高い違反に対しては、移動措置を含む取締りを推進し、良好な駐車秩序の確立に努めます。

(警視庁)

(2) 地域実態に応じた駐車規制の推進

荷さばき車両に配慮した駐車規制の見直しについては、適正な駐車秩序の確保の観点及び地域住民等の意見・要望等を勘案し、地域の実態に応じて推進します。

(警視庁)

(3) 荷さばき駐車需要に応じた駐車スペースの確保

商業地域等における短時間の荷さばき駐車需要に応じるため、地域の駐車実態や道路環境に即したパーキング・メーター等の貨物車枠の拡充を促進します。

(警視庁)

(4) 路外駐車場の整備促進

再開発事業や、大規模小売店舗の計画を早期に把握し、二輪車を含めた適正規模の駐車場整備及び既存駐車場の有効利用について自治体をはじめ、関係機関等に働き掛けを行います。

(警視庁)

(5) 違法駐車抑止に向けた広報・啓発活動

地域交通安全活動推進委員（協議会）による積極的な活動を促進し、地域住民の違法駐車抑止気運の盛り上げを図ります。

また、自治体、関係機関・団体等との連携を強化し、違法駐車抑止キャンペーンを実施するとともに、チラシ等の作成・配布や各種機関紙（誌）への掲載など、広報啓発を積極的に進め、違法駐車抑止を呼び掛けます。

(警視庁)

(6) 違法駐車等防止条例の運用支援

違法駐車等防止条例の制定自治体と連携を密にし、条例制定の趣旨が十分に活かされるよう効果的な運用を支援することにより、地域の駐車秩序を確立し、交通の安全と円滑化を図ります。

(警視庁)

(7) 自動車の保管場所確保の徹底

自動車の保管場所証明・届出事務の適切な実施に努めるとともに、車庫代わり駐車、長時間駐車等の違反の指導取締りを推進します。

(警視庁)

(8) 放置自転車対策の推進

ア 放置自転車の実態調査

区市町村を通じて駅前の放置自転車の実態等について調査を実施し、結果を取りまとめ公表し、放置自転車対策の推進に役立てます。

(都都民安全推進本部)

イ 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの推進

区市町村、鉄道事業者及び関係機関・団体との幅広い連携の下、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車利用者に対して自転車の放置防止と自転車駐車場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐車秩序の確立を図ります。

(都都民安全推進本部、警視庁)

ウ 駅前放置自転車対策事業に関する知事感謝状の贈呈

都内の駅前放置自転車対策事業に功労があった団体や個人に対し、知事名による感謝状を贈呈することにより、駅前放置自転車対策の促進を図ります。

(都都民安全推進本部)

(9) 自転車等の駐車場所の確保等の推進

自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、顧客等による自転車の駐車需要を生じさせている事業者や自転車通勤を認めている事業者による自転車等の駐車場所の確保等の取組を推進します。

(都都民安全推進本部)

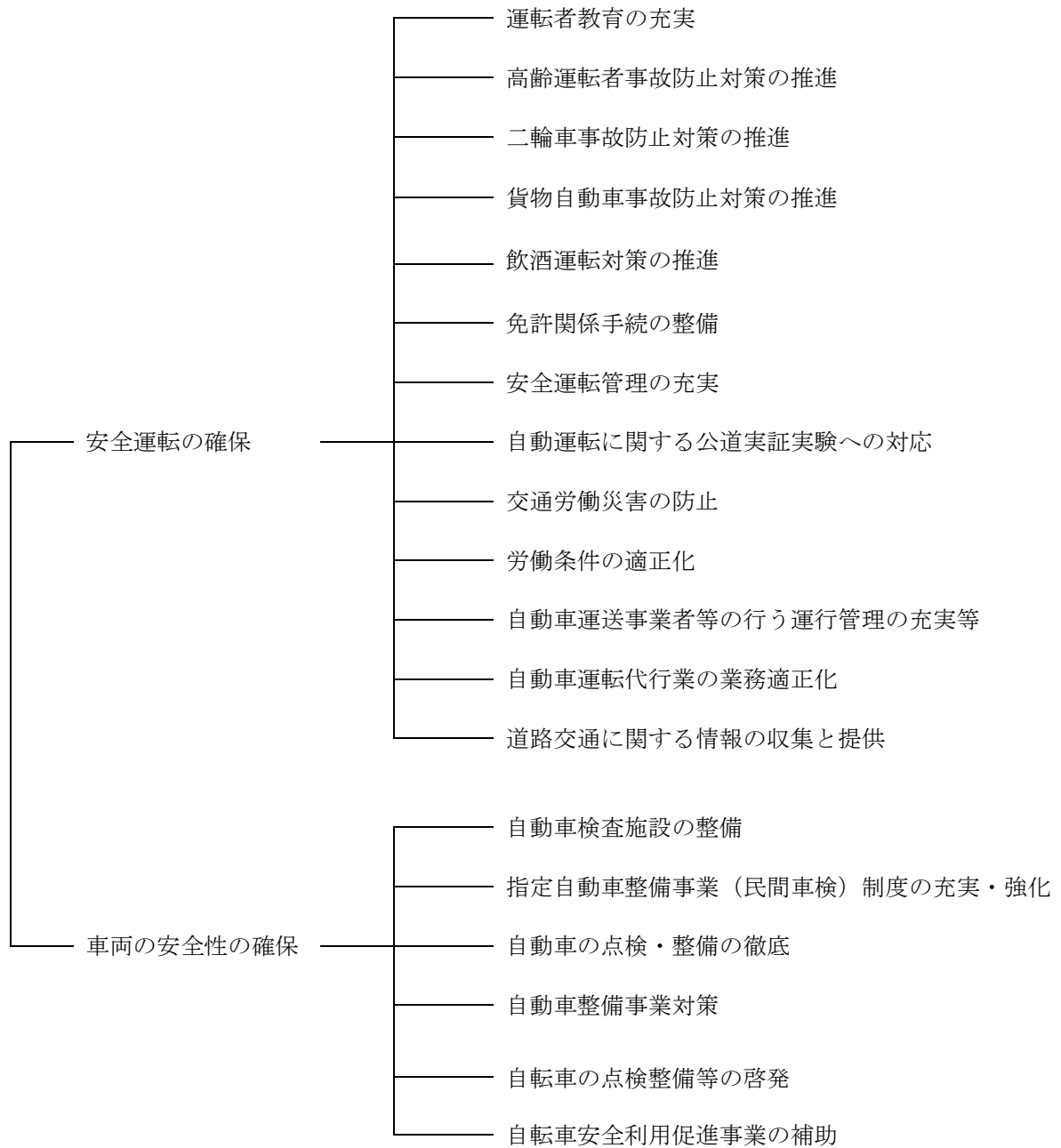
(10) 自転車等駐車場の利用の促進

都内の自転車等駐車場の情報を、インターネット等で地図情報を公開している事業者に提供し、インターネット等に公開されている地図に、自転車等駐車場の場所等の情報を表示することにより、自転車等駐車場の利用を促進します。

(都都民安全推進本部)

第4章 安全運転と車両の安全性確保

〔施策の体系〕



1 安全運転の確保

(1) 運転者教育の充実

ア 運転者教育の効果的推進

最近の交通情勢を踏まえ、交通教育の一層の充実を図るため個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育などの随時見直しを行い、運転実務に必要な知識と判断能力を習得させるための運転者教育の充実に努めます。

特に、高齢者をはじめとする交通弱者に対する思いやりのある交通安全意識の高揚の促進や交通事故の被害者、遺族の声を反映した運転者教育の充実に努めます。

また、指定自動車教習所においては、「運転適性検査」の結果を教習課程に反映させ、個々の運転特性に応じた的確な運転行動をとることができる運転者教育のほか、地域の安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

(警視庁)

イ 更新時講習の充実

交通事故の減少を図るため、運転免許証の更新の際に受講する更新時講習（優良、一般、違反、初回）において、最近の交通事故の現状と対策等についての講義を行うほか、講習指導員の資質向上、講習資器材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

(警視庁)

ウ 違反者に対する運転者教育の充実

- ・運転免許の取消処分を受けた者が受講する取消処分者講習では、講義、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレータ操作による指導、体験談によるグループ討議、カウンセリング等により、受講者の特性を踏まえた効果的な運転教育を行います。
- ・運転免許の停止処分を受けた者が受講する停止処分者講習では、運転適性検査、実車による運転指導、運転シミュレータ操作による指導により、安全運転に向けた運転者教育を実施します。
- ・軽微違反等の累積により、一定の点数に該当した者が受講する違反者講習では、運転適性検査、交通法令及び安全運転の指導のほか、「交通安全活動体験（歩行者の保護誘導活動等）」又は「実車による運転指導」を実施し、運転者の資質の向上を図ります。
- ・運転免許取得後1年未満の者が、違反等により一定の基準に該当した場合に受講する初心運転者講習では、運転意識の改善指導、運転適性検査、実車による運転指導、危険予知訓練等を実施し、より安全な運転指導を行います。

(警視庁)

エ 交通短期保護観察処分者に対する交通安全教育

交通短期保護観察*処分に付された少年に対し、講習会時に命の大切さや社会的責任に関する内容を中心とした交通安全教育を実施します。

* 交通短期保護観察

自動車運転死傷処罰法違反や重大な道路交通法違反等で保護観察処分に付された少年のうち、家庭裁判所から保護観察の期間は短期が相当であるという処分勧告があった者に対し、交通違反の再発を防止し、交通法規に対する理解を深めさせ、安全運転に関する知識の向上と安全運転態度の形成を図るために実施されている制度

(都都民安全推進本部)

オ 指定自動車教習所に対する指導監督の強化

指定自動車教習所における教習内容の充実と水準の向上を図るため、指導監督を強化するほか、初心運転者の事故率を随時公表し、教習業務に反映させます。

また、二輪車による交通死亡事故を抑止するため、運転技術はもとより、交通安全意識及び交通マナーの向上を図る教習を推進します。

(警視庁)

カ 運転免許申請時・運転免許証更新時における正しい申告の徹底

一定の症状を呈する病気等に関する質問票の交付・提出制度に関し、虚偽記載した質問票の提出には罰則があること及び一定の病気を理由として免許の取消し処分を受けた者は3年以内でかつ、運転免許再取得可能な病状に回復した場合には運転免許試験の一部が免除されることを都民に周知することにより、正しい病状申告を促進します。

(警視庁)

(2) 高齢運転者事故防止対策の推進

ア 高齢者講習の充実

- ・70歳以上の運転免許更新者に対して、受講が義務付けられている高齢者講習では、安全運転に関するDVDの視聴覚教養、運転適性検査、実車による運転指導等を実施し、加齢に伴って生じる身体機能の低下が、運転に影響を及ぼすことを理解させる講習を行います。
- ・75歳以上の運転免許更新者に対しては、高齢者講習実施の前に認知機能検査を実施し、その検査結果に基づいた高齢者講習を行います。
- ・道路交通法の一部改正（平成29年3月12日施行）により、免許更新後の高齢者（75歳以上）のうち基準違反行為をした運転者には、臨時認知機能検査を義務付け、その結果、更新時よりも認知機能の分類が低下したものには、臨時高齢者講習を行います。

(警視庁)

イ 臨時適性検査の充実

認知機能検査において認知症のおそれがあると認められた人に対しては、主治医の診断書の提出または、公安委員会の認める医師の診断を受けていただきます。

(警視庁)

ウ 高齢運転者に対する交通安全教育の推進

高齢運転者に対しては、横断歩道における歩行者の優先等、安全な運転に必要な知識・技能を再確認させるため、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の講習会の実施に努めるほか、安全運転サポート車（衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載した自動車をいう。通称「サポカーS」。）については、各種機会を利用して、関係機関・団体等と連携しながら普及啓発を推進しつつ、その利用に当たっての注意点等について理解の促進を図ります。

(警視庁、都都民安全推進本部)

エ 高齢者支援施策等の推進

高齢者が関わる交通事故の減少を図るため、各種広報媒体を活用した運転免許自主返納制度の普及及び運転経歴証明書を提示することによる優待制度に関する広報啓発に努め、高齢者の運転免許自主返納を促進します。

また、自治体、公共交通機関等に対し、運転免許証を自主返納した高齢者に対する継続的な支援を働き掛けるなど、運転免許自主返納後の高齢者に対する支援を推進します。

(警視庁、都都民安全推進本部)

(3) 二輪車事故防止対策の推進

ア 二輪車利用者の交通安全意識の高揚

二輪車運転者に対し、関係機関・団体と連携した二輪車実技講習をはじめ、参加・体験・実践型の交通安全教室を積極的に実施します。

また、自体防護としてヘルメットのあごひもの確実な結着及び胸部プロテクターの着用促進を図ります。

(警視庁)

二輪車の交通事故を防止するため、警視庁、二輪車関係団体と連携し、二輪運転者の安全運転意識の高揚と安全運転技能向上のための「二輪車安全運転東京大会」や各種二輪車実技講習会を開催するとともに、二輪車安全運転指導員の養成及び研修会を実施します。

(東京都交通安全協会)

イ セーフティドライブ・コンテストの実施

二輪車・四輪車関係機関及び二輪車・四輪車を利用している事業所や学校等に対して、チーム又は個人で参加し、一定期間内の無事故・無違反達成を目指す「セーフティドライブ・コンテスト」への積極的な参加勧奨を推進して、交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)

ウ 二輪車安全運転推奨シール交付制度

実技教室への積極的な参加を促すため、二輪車安全運転推奨シールを受講者に対して交付し、模範運転者としての自覚を促し、交通安全意識の高揚を図ります。

(警視庁)



二輪車安全運転推奨シール

エ 協力団体等を通じた交通安全情報の伝達

二輪車を通勤や業務で利用する事業所、学校、二輪車販売店、ガソリンスタンド等から成る二輪車の交通事故防止に係る情報伝達網を構築し、効果的な交通安全情報の発信を行い二輪車交通事故防止を図ります。

(警視庁)

(4) 貨物自動車事故防止対策の推進

ア トラックストップ作戦等を通じた広報啓発活動

関東管区警察局及び神奈川・千葉・埼玉県警察と情報共有を図り、効果的かつ広範な情報発信を行うとともに、トラックターミナルや都県境の主要道路において、関係機関・団体等との連携により、個々のドライバーに対する交通安全情報を活用した広報啓発活動に努めます。

(警視庁)

イ 児童等に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体等と連携し、小学校校庭等に貨物自動車を持ち込むなどの方法により、児童に対する貨物自動車の特性、死角等に関する教育を行うほか、貨物自動車の運転者に対しても、運転特性等の知識を深める交通安全教育を推進し、交通安全意識の向上を図ります。

(警視庁)

(5) 飲酒運転対策の推進

ア 飲酒運転前歴者に対する再犯防止教育

飲酒運転前歴者の再犯を防止するため、アルコールスクリーニングテスト、ブリーフ・インターベンション*、ディスカッション等による取消処分者講習のカリキュラムの充実を図ります。

*ブリーフ・インターベンション

飲酒量低減の具体的目標を設定し、生活習慣の行動変容を目指す、短時間の行動カウンセリング

(警視庁)

イ アルコール依存症者等への支援（精神保健福祉センターにおける相談の実施）

精神保健福祉センターでは、アルコール関連問題等に係る精神保健福祉相談やアルコール依存症者とその家族に対する特定相談を実施しています。

(都福祉保健局)

(6) 免許関係手続の整備

運転免許保有者の利便性の向上のため、各種免許関係手続の一層の簡素・合理化を図り、警視庁ホームページや運転免許手続案内等、広報媒体を有効に活用して広報啓発活動に努めます。

(警視庁)

(7) 安全運転管理の充実

ア 安全運転管理者及び副安全運転管理者

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対して、自動車の安全な運転に必要な知識及び運転者に対する交通安全教育に必要な知識、技能等の講習を充実し、その資質と管理技能の向上を図ります。

| | |
|--------------|---|
| 安全運転 管理者 | 乗車定員が11人以上の自動車1台、その他の自動車5台（自動二輪車1台は0.5台として計算する。）以上の使用者が、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるために選任します。 |
| 副安全運転 管理者 | 自動車の使用者が、安全運転管理者の業務を補助させるために選任するもので、使用台数が20台を超えるとときに、その台数に応じて1人以上選任します。 |

(警視庁)

イ 安全運転管理指導者制度

自動車運転適性検査担当者や、全日本交通安全協会が行う指導者養成講習修了者などの安全運転管理指導者において、管轄区域内の事業者等における管理実務の指導、運転適性検査の実施等を支援し、安全運転管理の充実を図ります。

(警視庁)

(8) 自動運転に関する公道実証実験への対応

道路交通の安全・円滑に資することが見込まれる自動運転について、安全を確保しつつ、その実現が図られるよう、関係部局等と連携を図り、自動運転に関する公道実証実験が円滑に推移するよう取り組みます。

(警視庁)

(9) 交通労働災害の防止

ア 交通労働災害防止ガイドラインの周知・徹底

事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、適正な労働時間等の管理・走行管理の実施、教育の実施、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主・元請事業者による配慮等を内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知・徹底を図ります。

(東京労働局)

イ 関係団体が実施する交通労働災害防止活動の指導援助

関係団体が実施する交通労働災害防止活動について必要な指導援助を行います。

(東京労働局)

(10) 労働条件の適正化

ア 労働条件に関する監督・指導

自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善を図り、併せて交通事故の防止に資するため、自動車運転者を使用する事業場に対して、労働基準法等の関係法令並びに「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等に基づき、監督・指導を実施し、労働時間管理の徹底、労働条件の改善を図ります。

また、関係法令違反により交通事故を発生させる等問題のある事業場については、必要に応じ司法処分を行う等、厳正に対応します。

(東京労働局)

イ 自動車運転者の労働時間等の改善対策

労働時間管理適正化指導員の活用等により、自主的な労務改善が促進されるよう、関係業界等に対する指導及び助言を行います。

また、トラック運送業については、荷主と事業者が自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善への取組を進めるよう、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の周知を図ります。

(東京労働局)

ウ 関係行政機関との連携強化

「改善基準」の履行確保を図り、併せて交通事故の防止に資するため、警視庁、関東運輸局東京運輸支局、東京労働局の三者で構成されている「自動車運送事業に係る関係行政機関連絡協議会」の運営を通じて、協力体制の更なる強化を図るとともに、運輸関係機関との間における「自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度」及び「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」（昭和42年8月2日法律第131号）に基づく通報制度を活用します。

また、自動車運転者の過労運転事案に係る警察機関からの通報等により、各関係行政機関との連携の強化を図ります。

(東京労働局、関東運輸局、警視庁)

(11) 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実等

ア 運行管理者制度の充実・徹底

運行管理者の資質の向上を図るとともに、乗務前の点呼においてアルコールチェックを徹底させるなどして飲酒運転の根絶を図るほか、運行管理の徹底を図り、安全運行の推進に努めます。

また、運行管理者資格者証制度の適正な推進に取り組みます。

(関東運輸局)

イ 運送事業者等に対する指導・監督

- ・自動車運送事業者等に対して、運行管理の徹底を図るため、監査体制の強化、監査対象の重点化及び新たな監査方法の導入等により、効率的、効果的な指導監督に取り組みます。
- ・事業者団体等関係団体を通じた指導についても、あわせて取り組みます。
- ・自動車運送事業者に対して、運輸安全マネジメント（経営トップから現場の運転者に至るまで輸送の安全が最も重要であることを自覚し、安全性向上のための計画を作成し、実行、チェック、改善を繰り返すことによって輸送の安全のレベルアップを図る仕組み）の浸透・定着を図ります。
- ・関東運輸局、警視庁、バス協会等の関係機関・団体が連携し、効果的な運送事業者等に対する指導・啓発に取り組みます。

(関東運輸局、警視庁)

ウ 事故情報の多角的分析

- ・自動車運送事業者に係る事故情報の収集を充実強化します。
- ・収集した事故情報の分析を行うとともに、その結果の有効活用を図ります。
- ・事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報が掲載されているメールマガジン「事業用自動車安全通信」の活用を運行管理者に対する講習等の機会を捉えて推進します。

- ・事業活動に伴う交通事故抑止を一層推進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等の普及に向けた働き掛けに努めます。
- ・運行管理者等基礎講習において、近年改正された交通関係法令や都内における交通事故情勢等の講義を行い、運行管理者の教育に取り組みます。

(関東運輸局、警視庁)

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

- ・安全指導業務の講習認定実施機関による運行管理者等に対する指導講習について、近年増加している運転者の健康状態に起因する事故、過労運転による事故に関する視聴覚機材の活用等により講習内容の充実を図ります。
- ・事故を惹起した運送事業者の運行管理者に対する特別な講習について、講習内容の充実を図り、運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

(関東運輸局)

オ 事業用自動車運転者に対する安全教育、適性診断受診の徹底

事業用自動車の運転者には、事業者が運転者に安全教育を実施する場合の教育指針（平成13年8月20日国土交通省告示第1366号及び平成13年12月3日国土交通省告示第1676号）を周知徹底するとともに、事業者に対し、事故惹起運転者、初任運転者、高齢運転者に対する特別な教育、適性診断の受診等の徹底を図ります。

(関東運輸局)

同指針に基づき、会員事業所所属の初任運転者等の指導監督を推進します。

また、会員事業所所属の運転者の適性診断の受診を促進します。

(東京ハイヤー・タクシー協会、東京バス協会、東京都トラック協会)

カ 運行管理の高度化及び先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援

ASV（先進安全自動車）、運行管理の高度化機器（デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダー）、過労運転防止機器の導入を支援し、事故防止を図っていきます。

(関東運輸局)

会員事業者に対して、運行管理の高度化機器（EMS デジタル式運行記録計、運行管理連携型等ドライブレコーダー）のほか、後方・側方視野確認支援装置、衝突被害軽減ブレーキ装置や呼気吹き込み式アルコールインターロック、携帯型アルコール検知器など安全に資する装置の導入を促進します。

また、睡眠時無呼吸症候群（SAS）、脳疾患のスクリーニング検査や点呼時等における血圧測定による脳血管疾患の発症予防のため、血圧計の導入促進を支援し、健康起因事故等の防止を図っていきます。

(東京都トラック協会)

会員事業者に対して、運行管理の高度化機器（デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダー）のほか、衝突被害軽減装置など安全に資する装置の導入を促進します。

（東京バス協会）

会員事業者に対して、運行管理の高度化機器（デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダー）など安全に資する装置の導入を促進します。

（東京ハイヤー・タクシー協会）

キ エコドライブの推進

急加速や急減速を行わないなど環境に配慮した自動車の運転であるエコドライブは、燃費向上だけでなく安全運転による交通事故防止にも効果があるため、事業者や運転者に対して普及啓発を行っていきます。

（都環境局）

自動車運送事業者に対し、エコドライブの普及を図ります。

（関東運輸局）

会員事業者に対し、エコドライブの普及を図ります。

（東京ハイヤー・タクシー協会、東京バス協会）

継続的なエコドライブ活動を実践するため、安全と環境に優しい「グリーン・エコプロジェクト事業*」を推進します。

* グリーン・エコプロジェクト事業

車両1台ごとの1箇月間の走行距離と給油量をシートにより把握し、燃費データベースを構築し、データベース化された燃費データをドライバー教育に活用し、継続的なエコドライブ活動を支援します。

なお、東京都トラック協会では、グリーン・エコプロジェクト事務局を設置して支援しています。

（東京都トラック協会）

ク 「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づく対策の実施

「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき、関東運輸局管内の事故件数及び死者数の数値目標を達成するため、関係機関、団体との緊密な連携のもと、交通安全対策を推進します。

（関東運輸局、東京ハイヤー・タクシー協会、東京バス協会、東京都トラック協会）

ケ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

利用者が安全性の高い貨物自動車運送事業者を選択することができるようにするとともに、貨物自動車運送事業者全体の安全性向上に資するものとして、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）を促進します。

また、国、地方公共団体及び民間団体において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

（関東運輸局）

コ 貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）の推進

トラック運送事業者の安全対策等について、その取組を評価し、一定の基準をクリアした事業所を「安全性優良事業所」として認定する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）の認定拡大に向け、説明会、相談会の増回及び荷主、利用者への周知活動を積極的に展開します。

（東京都トラック協会）

サ 乗務員に対する事故防止啓発活動の推進

乗務員の事故防止意識の高揚を図るため、「タクシー事故ゼロの日」や「二輪車・自転車安全日」、「交通死亡事故ゼロ運動」、深夜帯等の路上寝込み者等発見時の通報及び保護活動、早めのライト点灯、こまめなライト上向き走行、シートベルトの正しい着用、降積雪時におけるスリップ事故防止対策、全国交通安全運動、輸送等の安全総点検、TOKYO交通安全キャンペーン等を推進します。

（東京ハイヤー・タクシー協会）

シ 貸切バス等の乗客に対するシートベルトの確実な着用の徹底

乗客にシートベルト着用が義務付けられている貸切バス等にあつては、運転者やバスガイド等の乗務員による呼び掛けアナウンスや車載テレビによる広報、座席シート背面へのシール貼付、チラシの配布等の他、乗務員による出発前の着用確認により、シートベルトの確実な着用の徹底に努めます。

（東京バス協会）

ス 貸切バス安全性評価認定の取得の促進

公益社団法人日本バス協会が実施する貸切バス事業者の安全性評価認定制度（一つ星から三つ星）について、会員事業者の取得を支援します。

（東京バス協会）

セ 貸切バス適正化事業（巡回指導）の推進

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス転落事故を受け設立された、関東貸切バス適正化センターが実施する巡回指導業務について、同センターと業務委託契約を締結し、1年に1回、会員事業者の貸切バス営業所を訪問し、巡回指導を実施します。

（東京バス協会）

(12) 自動車運転代行業の業務適正化

「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」に基づく認定等を適切に行うとともに、自動車運転代行業者に対する立入検査等により自動車運転代行業の業務の適正な運営の確保に努めます。

(警視庁、都都民安全推進本部)

(13) 道路交通に関する情報の収集と提供

ア 高度道路交通システム（ITS）の推進

「高度道路交通システム」（ITS）の高度化やそれを支える無線通信システムとして、今後5.8GHz帯を使用したETC2.0の利活用について、通信面における技術的な支援を行うなど関係機関の取組を支援します。

(関東総合通信局)

イ 高速道路情報の提供

巡回中のパトロール車からの無線通報、お客様からの非常電話や道路緊急ダイヤル（#9910）、CCTV監視カメラや車両感知機等の各種機器等により情報を収集し、道路交通に関する情報を可変情報板、ハイウェイラジオ、ハイウェイテレホン、ハイウェイ情報ターミナル、VICS等により迅速かつ的確に提供します。

(中日本高速道路(株)、東日本高速道路(株))

ウ 首都高速道路情報の提供

(ア) 正確で即時性の高い道路交通情報の提供

首都高速道路をより安全・安心・快適に利用するための安全情報、所要時間情報などの道路交通情報を利用者ニーズを踏まえ提供します。

(イ) ネットワークを活用するための道路交通情報の提供

都心環状線と中央環状線を核とするネットワークによる複数の経路選択が可能であることから、わかり易い経路選択情報を提供します。

(ウ) 情報提供装置の高度化

上記(ア)、(イ)の施策を進めるため、既存の情報提供装置の高度化・効率化及びパーソナルメディアの活用を進めます。また、国の動向等を踏まえ高度道路交通システム（ITS）を活用した情報を引き続き提供します。

(首都高速道路(株))

エ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、

維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(東京管区气象台)

2 車両の安全性の確保

(1) 自動車検査施設の整備

自動車検査独立行政法人は、自動車の安全確保と環境保全のため、厳正かつ公正・中立に保安基準適合性の審査業務に当たることとし、不当要求防止対策の充実、新基準に対応した審査方法等の整備及び審査方法の改善に努めるとともに、検査情報の電子化等による検査の高度化（新規検査等の高度化による不正な二次架装及び不正受検の防止や検査情報の有効活用）を図ります。

(関東運輸局)

(2) 指定自動車整備事業（民間車検）制度の充実・強化

ア 指定工場の拡大

優良な設備、技術及び管理組織を有する認証工場の指定整備工場化を積極的に推進するとともに、既存の指定工場の一層の活用を図ることにより、指定整備率の向上に努めます。

(関東運輸局)

イ 指定整備事業の指導監督の充実

指定整備事業の適正な運営を図るため、効果的な監査を実施するとともに、事業者等に対する研修会、講習会等、あらゆる機会を通じて指導・監督に努めます。

(関東運輸局)

(3) 自動車の点検・整備の徹底

ア 定期点検整備等の充実

- ・関係機関、関係団体の協力を得て、「自動車点検整備推進運動」を、年間を通じて実施します。
- ・9月1日から10月31日まで（予定）の2箇月間を「自動車点検整備推進強化月間」として展開し、広く一般に点検・整備の重要性を啓発するほか、自動車使用者に対して適正な保守管理の実施を促すため、一般ユーザーを対象とした自動車点検整備教室等を積極的に開催します。

(関東運輸局)

イ 不正改造車の排除

- ・関係機関、関係団体の協力を得て、「不正改造車を排除する運動」を、年間を通じて実施します。
- ・6月1日から30日まで(予定)の1箇月間を「不正改造車を排除する運動の強化月間」として展開し、広く一般に自動車の不正改造防止についての広報活動を行うとともに、不正改造車に関する情報収集体制を整備して情報の収集に努め、その情報に基づき適切な措置を講じます。
- ・不正改造車を対象とした街頭検査を実施し、不正改造車の排除に努めます。

(関東運輸局)

ウ 街頭検査、整備管理者研修、自動車運送事業者の監査等の実施

- ・整備不良車両の運行の防止を図るため、定期的に街頭検査を実施するほか、不正改造車排除運動期間、春・秋の交通安全運動期間及び年末年始の輸送等に関する安全総点検期間中に、関係機関と連携して街頭検査を集中的に実施します。
- ・自動車運送事業者に対して、点検・整備の充実を図るため、監査等を通じて指導を行います。
- ・整備管理者に対しては、点検・整備に関する知識及び技術に関する研修会を開催する等、資質の向上に努めます。

(関東運輸局)

(4) 自動車整備事業対策

ア 自動車の新技術への対応

- ・自動車の新技術の開発に対応した自動車整備士の新技術の習得及び資質の向上を図るため、整備主任者研修において、実習を含めた技術研修を引き続き実施します。
- ・自動車整備士養成施設の教育内容の充実について指導するとともに、自動車整備士技能検定試験を通じて、新技術に対応する自動車整備士の育成に努めます。

(関東運輸局)

イ 自動車特定整備事業の適正化及び指導

- ・近年の自動車技術の高度化、自動車ユーザーニーズの多様化、労働力不足等に的確に対応するため、事業の適正化及び近代化を推進します。
- ・自動車特定整備事業における関係法令の遵守と点検・整備の適正な実施の徹底のため、自動車整備事業の関係団体の組織活動を充実させるとともに、自動車特定整備事業者に対して、随時立入検査を実施するなどして指導監督を強化します。

(関東運輸局)

(5) 自転車の点検整備等の啓発

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用します。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努めます。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

（関東経済産業局）

自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、自転車利用者や自転車を使用する事業者による自転車の適切な点検整備が推進されるよう、自転車安全整備店等の関係団体と連携し、普及啓発を図ります。

（都都民安全推進本部、警視庁）

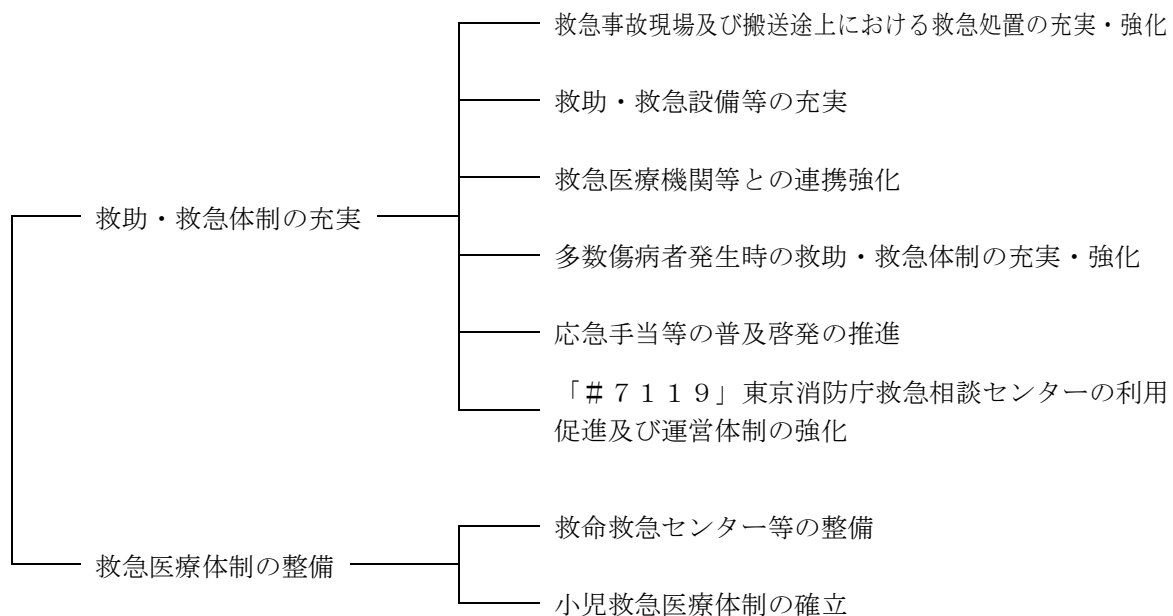
(6) 自転車安全利用促進事業の補助

自転車の安全性と都民の安全利用意識を向上させ、自転車安全利用の促進を図るため、自転車の定期的な点検整備や安全な利用を促進する事業に取り組む区市町村を補助します。

（都都民安全推進本部）

第5章 救助・救急体制の整備

〔施策の体系〕



1 救助・救急体制の充実

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急医療機関等との連携を強化し、交通救助・救急活動体制の更なる充実を図るとともに、現場におけるバイスタンダー*¹による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED*²）を含めた応急手当等の普及啓発を積極的に推進します。

*1 バイスタンダー

その場に居合わせた人

*2 AED

Automated External Defibrillator の略

(1) 救急事故現場及び搬送途上における救急処置の充実・強化

ア 交通救助・救護体制の充実・強化

救助工作車やポンプ車等に積載する救助用資器材やAED等の応急処置資器材を充実するなど、交通救助・救護体制を強化します。

(東京消防庁)

イ 高度処置救急体制の充実

救急救命士及び救急資格者を計画的に養成・配置するとともに、資格取得後の知識・技術の向上のため、救急教育を充実します。

また、関係法令の改正（救急救命士が行うことができる救急救命処置の範囲の拡大等）に対応するため、救急救命士の拡大処置に伴う養成及び体制の整備を推進していきます。

(東京消防庁)

ウ 航空救急活動体制の充実

救急救命士有資格者による救急ヘリコプターや協力医療機関の医師を搭乗させる運航により、島しょ・山間部などにおける交通事故の負傷者に対して、早期に救急処置を実施し、医療機関への迅速な搬送を行っていきます。

(東京消防庁)

エ 高速道路等における救助・救急体制の充実

高速道路上の交通事故に対し、インターチェンジだけでなく緊急開口部を活用するとともに、早期に傷病者を救出し応急処置に着手できるよう、救急隊の他にポンプ車隊や所要の救助隊等を効果的に運用します。救助・救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

関係区市町村等や高速道路株式会社各社との連携を強化するなど、高速自動車国道における救急業務実施体制の整備を促進します。

(東京消防庁、中日本高速道路(株)、東日本高速道路(株))

(2) 救助・救急設備等の充実

ア 救急車の増強整備等

救急需要や地域間格差に応じ、救急車（高規格救急車）を計画的に増強するとともに、従来から大規模災害時等に活用してきた非常用救急車*にも救急資器材等を積載し、効果的に運用していきます。

また、多数傷病者発生時や感染症に対応した特殊救急車を配備していきます。

*非常用救急車

多数の傷病者が発生した場合又は稼働中の救急車が故障した場合等に使用するため、地域の実情に応じて配置された予備の救急車

(東京消防庁)

イ 救急出場に係るシステムの充実

出場可能な救急車のうち、救急事故現場に最も近い位置にある救急車を出場させる等、早期対応ができるよう効果的に運用します。

緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行う現場急行支援システム（FAST*）を第一線の救急車全車に設置し、救急搬送時間の短縮を目指します。

*FAST

Fast Emergency Vehicle Preemption Systems の略

(東京消防庁)

(3) 救急医療機関等との連携強化

救急医療機関への円滑な受入体制を確保するため、救急医療機関等との連携・協力関係を充実・強化します。

(都福祉保健局、東京消防庁)

(4) 多数傷病者発生時の救助・救急体制の充実・強化

ア 資器材の整備

大規模な交通事故等多数の負傷者が発生した場合に、迅速かつ効果的に救助・救急活動を行うため、必要な資器材を整備します。

(東京消防庁)

イ 消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー）の充実

救助用重機などの特殊な装備等を備えた消防救助機動部隊の充実を図ります。

(東京消防庁)

ウ 患者等搬送事業者との連携

震災等大規模災害時に多数の傷病者発生に備えて、患者等搬送事業者との連携を

図ります。

(東京消防庁)

エ 東京DMAT*¹と連携した救助・救急体制の強化

東京DMATと連携した負傷者に対する救助・救急体制を充実させます。

大規模交通事故、NBC災害などの多数傷病者が発生する災害現場において、東京消防庁の安全管理下で、東京DMATが救命処置、トリアージ*²及び医学的助言を的確かつ迅速に行うため、東京消防庁と東京DMATが連携訓練を実施するなど、救助・救急体制を充実させます。

*1 東京DMAT (Disaster Medical Assistance Team)

大規模災害等の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師、看護師が、一刻も早い救命措置等を行う災害医療派遣チーム

*2 トリアージ

災害発生時などの多数の傷病者が発生した場合に、傷病の緊急度や重症度に応じて治療優先度を定めること。

(都福祉保健局、東京消防庁)

(5) 応急手当等の普及啓発の推進

誰もが安心して生活できる社会を実現するため、東京都応急手当普及推進協議会を活用し、都民等に対する応急手当の普及を推進します。

ア 都民に対する応急手当の普及啓発

救急蘇生法の新たな普及指針に対応した講習を推進するため、訓練用人形、AEDトレーナー等の資器材を整備するとともに、最新のガイドラインの内容を反映した応急手当普及用リーフレット及びポスター作成等を行い、積極的に応急手当の普及啓発を行います。

(東京消防庁)

イ 運転者に対する応急救護処置に関する知識の普及

運転免許取得時に受講する応急救護処置講習において、運転者が交通事故現場において適切に対応できるよう、模擬人体装置を使用した心臓マッサージや自動体外式除細動器(AED)の使用の実技訓練を行うなど、講習内容の充実に努めます。

(警視庁)

(6) 「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用促進及び運営体制の強化

真に救急車を必要とする都民に対して、適切かつ効果的に救急隊が対応できる体制を構築するため、都民の相談に応じて緊急受診に要否や適応する診療科目等について

医師の助言を受けてアドバイスを行うとともに、医療機関案内等を行う「#7119」東京消防庁救急相談センターの利用を促進します。

(東京消防庁)

2 救急医療体制の整備

(1) 救命救急センター等の整備

生命危機を伴う重篤な救急患者に対応するため、現在、救命救急センターを二次保健医療圏に1箇所以上(26施設)設置しています。引き続き、重篤患者の傾向や地域特性を勘案し、質の向上に努めます。

また、入院治療を必要とする救急患者のため、365日24時間対応が可能な東京都指定二次救急医療機関を確保します。

さらに、平成21年8月に開始した「救急医療の東京ルール」に基づき、救急患者の搬送体制の強化を図ります。

(都福祉保健局)

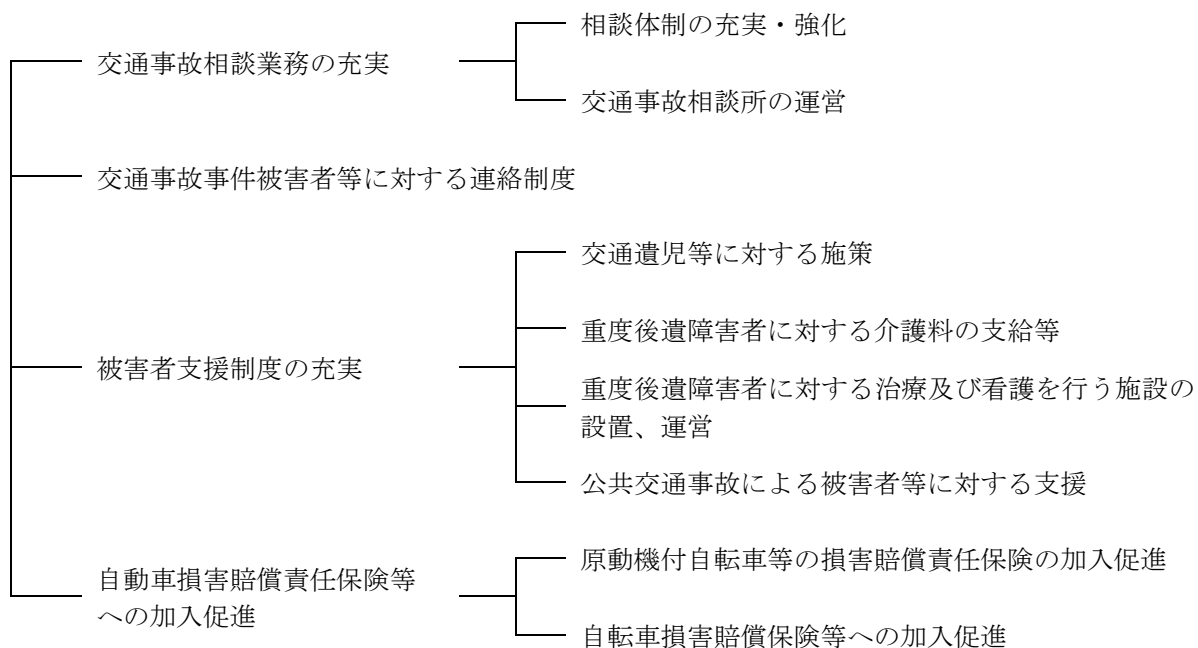
(2) 小児救急医療体制の確立

365日24時間小児科医が診察する東京都指定二次救急医療機関を引き続き確保するとともに、重篤な小児救急患者に迅速な対応ができるよう、「こども救命センター」を中核に小児三次救急医療体制を引き続き確保します。

(都福祉保健局)

第6章 被害者の支援

〔施策の体系〕



1 交通事故相談業務の充実

(1) 相談体制の充実・強化

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、関係機関・団体等との連絡を密にし、相互の連携を図るほか、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図るなど交通事故相談業務の充実を図ります。

(警視庁)

交通事故に関連する様々な相談に応じるため、都庁内に常設の東京都交通事故相談所を設け、専門相談員が弁護士の助言を受け相談を行います。これらの相談効果をより高めるため、事案解決までの一貫した継続支援体制をとるとともに、国や都が実施する事例研究会等を通じて相談員の資質の向上を図ります。

また、区や市の相談員に対する研修会を実施するなど、相互に連携しながら、相談体制と相談機能の充実強化を図ります。

(都生活文化局)

(2) 交通事故相談所の運営

都内7箇所に交通事故相談所を設置運営し、専門の相談員及び非常勤の弁護士を配置して、交通事故被害者等からの交通事故相談に的確に対応します。また、研修会等の開催や関係機関との連携により相談体制等の充実・強化を図ります。

(東京都交通安全協会)

2 交通事故事件被害者等に対する連絡制度

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用するほか、特に、ひき逃げ事件の被害者、交通死亡事故事件の遺族、交通重傷事故事件の被害者などに対しては、その要望を確認した上で、捜査の進展状況、被疑者の検挙、逮捕被疑者の処分等について適時適切な連絡を行い、必要な情報を提供することにより、被害者を支援します。

(警視庁)

3 被害者支援制度の充実

(1) 交通遺児等に対する施策

ア 交通遺児等育成資金の貸付等

自動車事故により死亡又は重度の後遺障害が残った者の交通遺児等を対象に、中学卒業までの育成資金の無利子貸付けを行います。交通遺児等家庭相談員による家庭相談を行うとともに、交通遺児等貸付けを利用している遺児等とその家族を会員として設置している「自動車事故対策機構交通遺児友の会」で実施している「集い」、「交流会」、「絵

画コンテスト等」の活動により、精神的な支援を行い、交通遺児等の健全な育成を図ります。

((独)自動車事故対策機構)

イ 育英資金貸付事業に対する補助

都内に居住し、高等学校、専修学校の高等課程又は高等専門学校（ただし、高等専門学校は都内の学校に限る。）に在学する交通遺児（父母等が交通事故により死亡し、又は重度の後遺障害を受け、経済的事由により修学困難な者）に、修学上必要な学資金の一部を貸し付ける事業を行っている公益財団法人東京都私学財団に対して、その事業に必要な経費を補助し、修学意欲のある者の教育を受ける機会の拡充を図ります。

（貸付単価：国公立一人につき月額 35,000 円、私立一人につき月額 40,000 円）

（都生活文化局）

ウ 児童育成手当の支給

児童育成手当支給制度の実現を図ることにより、児童の福祉の増進に資することを目的とします。各区市町村が条例を制定し実施します。

なお、市町村につきましては、東京都が経費を負担します。

<手当の種類・支給要件>

手当は、次のいずれかに該当する者（支給要件児童）の保護者に支給します。

(ア) 育成手当

次のいずれかの状態にある 18 歳に達する日の属する年度の末日以前の児童

- a 父又は母が死亡若しくは重度障害の状態
- b 父母が婚姻（事実婚も含む。）を解消
- c 上記と同様の状態にある。

(イ) 障害手当

20 歳未満の者で、各区市町村が条例で定める程度の障害を有する者

（都福祉保健局）

(2) 重度後遺障害者に対する介護料の支給等

自動車事故により脳、脊髄又は胸腹部臓器に損傷を生じ、重度の後遺障害をもつため、常時又は随時の介護を必要とする被害者に対して、介護料を支給します。

また、介護料の受給者に対し在宅訪問することにより、相談や情報提供を行い、精神的な支援を図ります。

((独)自動車事故対策機構)

(3) 重度後遺障害者に対する治療及び看護を行う施設の設置、運営

自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者の治療・常時介護が必要な方のため

に、療護施設を設置・運営します。

療護センターでは、一般の病院では対応が困難な自動車事故による重度後遺障害者の方々の社会復帰を目指し、専門的な治療・看護を行っています。

<療護センター>

| 施設 | 病床数 | 所在地 | 電話番号 |
|----------|------|------------------------|--------------|
| 千葉療護センター | 80 床 | 千葉県千葉市美浜区 磯辺 3-30-1 | 043-277-0061 |

<委託病床>

| 施設（委託先） | 療護機能 委託病床数 | 所在地 | 電話番号 |
|----------|---------------|---------------------|--------------|
| 湘南東部総合病院 | 12 床 | 神奈川県茅ヶ崎市 西久保 500 | 0467-83-9111 |

((独)自動車事故対策機構)

(4) 公共交通事故による被害者等に対する支援

ア 平時における取組

(ア) 被害者等への支援体制の整備

公共交通事故被害者支援室において、被害者等から相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を実施します。

(イ) 事業者における支援計画作成の促進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けて取り組みます。

(関東運輸局)

イ 重大事故発生時の取組

事故発生直後の対応として、被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を、関係行政機関、公共機関、地方公共団体及び事業者伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細やかな情報を適切に提供します。

また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口を通じて、被害者等からの問合せ・相談に的確に対応します。

(関東運輸局)

4 自動車損害賠償責任保険等への加入促進

(1) 原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く国民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

（関東運輸局）

(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進

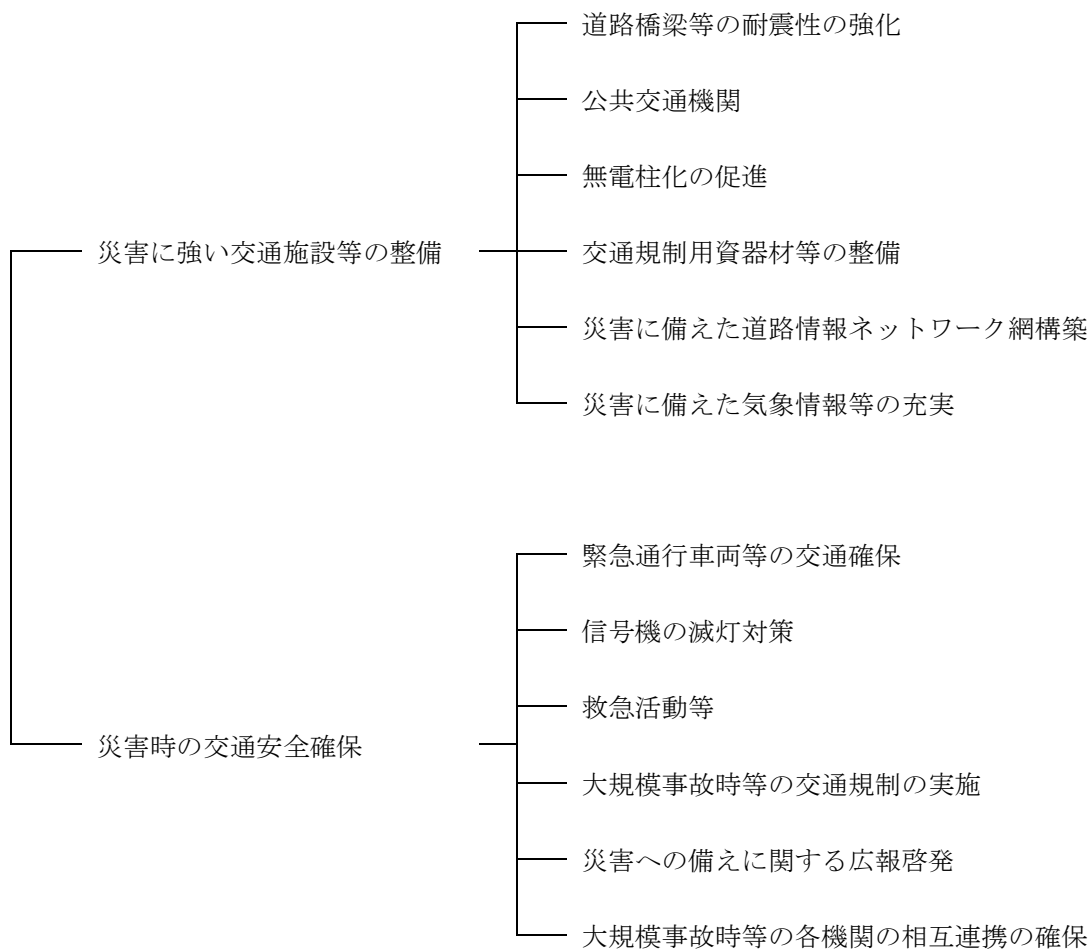
自転車事故の状況や国の動向を踏まえ、令和元年度に自転車安全利用条例を改正し、令和2年4月1日から自転車損害賠償保険等の加入を自転車利用者、未成年者の保護者、自転車使用事業者、自転車貸付業者に対して義務付けました。

自転車対歩行者など自転車利用者が加害者となった交通事故において、高額の賠償責任を負う事例が発生していることを踏まえ、改正された自転車安全利用条例及び自転車安全利用推進計画に基づき、保険事業者による自転車損害賠償保険等の普及を進めるとともに、自転車利用者や業務で自転車を使用する事業者による自転車損害賠償保険等への加入を促進します。

（都都民安全推進本部）

第7章 災害に強い交通施設等の整備及び災害時の交通安全の確保

〔施策の体系〕



1 災害に強い交通施設等の整備

(1) 道路橋梁等の耐震性の強化

大震災発生時に、幹線道路である一般国道、高速道路、主要地方道等が被災した場合には、経済的・社会的な影響が大きいため、被害を未然に防止するため、橋梁の耐震性の向上を図ることが重要です。

このため、国土交通省が定める「橋、高架の道路等の技術基準」に基づき、高速道路や幹線道路の震災による被害を未然に防止するため、道路橋の耐震性向上対策（橋脚の耐震補強及び落橋防止構造の強化等）を実施しています。

（関東地方整備局、首都高速道路(株) 東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)）

(2) 公共交通機関

都営バスにおいては、災害に備えた以下の対策を実施します。

ア 情報伝達訓練及び防災訓練の実施

引き続き、事故や災害発生時に迅速に対応できるよう、大規模な事故や災害発生を想定した、情報伝達訓練及び防災訓練を実施していきます。

また、訓練内容をより実践的なものとし、事故や災害等への対応能力の向上を図っていきます。

イ 緊急時の連絡体制

バス車内に、運行中でも緊急放送を提供できる緊急警報装置や緊急時に連絡できる車載無線機を設置しています。

ウ 避難誘導マニュアルの整備

地震等の災害発生時に、お客様の安全を第一に避難誘導できるようマニュアルを整備して、乗務員に携帯させます。

（都交通局）

(3) 無電柱化の促進

ア 共同溝の建設

電気、通信、ガス、上下水道などの供給・処理施設の新設・維持・補修に係る道路の掘り起こしによる交通障害を防止するとともに、道路構造の保全を図るため、各企業との調整を図りながら、共同溝の建設を進めます。

また、災害時におけるライフラインの確保のため、共同溝事業を引き続き推進し、ネットワーク化を図ります。

（関東地方整備局）

イ 無電柱化

都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るた

め、電線共同溝の整備により、道路上に張り巡らされた電線類を地下に收容する無電柱化を推進します。

都は、「東京都無電柱化推進計画」（平成31年3月改定）に基づき、令和元年度までにセンター・コア・エリア*内の計画幅員で完成した都道における無電柱化が概ね完了しました。引き続き、多摩地域や周辺区部において、震災対策上重要な位置付けにある緊急輸送道路や利用者の多い主要駅周辺などで無電柱化を進めていきます。臨海部においては、臨港道路等における緊急輸送道路の無電柱化を推進します。

*センター・コア・エリア

おおむね首都高速中央環状線の内側のエリア

（関東地方整備局、都建設局、都港湾局）

区市町村道の無電柱化に対する支援として、平成29年度から「無電柱化チャレンジ支援事業制度」を創設し、推進計画の策定や、低コスト手法の導入に取り組む区市町村に対して事業費を補助する財政支援を行うとともに、区市町村が設置する技術検討会に都の職員が直接参加するなどの技術支援を行っています。

さらに、令和元年度からは、近年の頻発する自然災害への備えとして、区市町村への財政支援のうち、「防災に寄与する路線」の補助率を拡充しました。

引き続き、東京都無電柱化推進計画に基づき、着実に都道の無電柱化を進めるとともに、区市町村とも連携し、支援を行っていくことで、都道のみならず区市町村道の無電柱化を一層促進し、都内全域で無電柱化を推進していきます。

（都建設局）

ウ 無電柱化に合わせた信号用ケーブルの地下線化

東京都が推進する「東京都無電柱化推進計画」事業に合わせて、信号用ケーブルの地下線化を推進します。

信号線の地中化により、災害発生時にも信号施設の倒壊を最小限に抑えるとともに電線類の被災を軽減させることで、復旧活動の基本となる歩行者・自転車等の通行の安全確保、災害時の避難救助活動の円滑を確保します。

また、視線を遮るケーブルを無くすことで、良好な都市景観の向上を図ります。

（警視庁）

(4) 交通規制用資器材等の整備

大震災発生時において、都内の交通の混乱を防止し、緊急自動車専用路等を確保するため、交通規制用資器材の充実を図るとともに、これらの交通規制用資器材を収納した簡易倉庫（交通規制用資器材収納倉庫）を環状7号線及び緊急自動車専用路等の主要交差点直近に整備します。

（警視庁）

(5) 災害に備えた道路情報ネットワーク網構築

事故及び災害時における道路管理の高度化を図り、道路交通情報・災害情報等を迅速に把握し道路利用者に提供するため、道路情報収集機器等の整備を推進します。

(関東地方整備局)

(6) 災害に備えた気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(東京管区気象台)

2 災害時の交通安全確保

(1) 緊急通行車両等の交通確保

ア 第一次交通規制の実施

環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行禁止、環状8号線から都心方向へ流入する車両の通行抑制及び緊急自動車専用路(7路線)を指定して通行禁止規制を実施し、道路における危険を防止するとともに、人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車等の円滑な通行を確保します。

(警視庁)

イ 第二次交通規制の実施

第一次交通規制で指定した緊急自動車専用路(7路線)のほか、被災状況等に応じて緊急交通路を指定し、災害応急対策に必要な緊急通行車両等の通行を確保します。

(警視庁)

ウ 災害時等における運転者等に対する情報提供

災害時等における運転者等の安全確保や緊急車両の円滑な通行を確保するため、公益財団法人日本道路交通情報センターの「災害情報提供サービス」を活用して運転者等に対し、道路交通に関する情報と都が把握した火災情報を併せて効果的な情報提供に努めます。

(都都民安全推進本部、都総務局、警視庁)

エ 緊急道路障害物除去

災害時、緊急車両等の通行を確保するため、道路上に放置された車両や建物等から落下したガレキなどの障害物の除去及び道路と橋梁等との境に生じた段差、路面の亀裂等

の応急補修を速やかに行う緊急道路障害物除去作業を実施します。

緊急道路障害物除去作業にあたっては、関係機関及び協力業者と連絡を密にし、迅速に作業が実施できるよう、緊急道路障害物除去（啓開）作業マニュアル等をもとに体制を整備しています。

（都建設局）

(2) 信号機の滅灯対策

大規模災害発生時には、被害状況の把握はもちろん、消防による救助活動及び警察による各種活動を通じて被害の拡大防止が必要となる一方で最低限の交通管理機能を維持するため、交差点等での交通整理も必要です。

そのため、幹線道路上の信号交差点に信号機用非常用電源設備（自動起動式発動発電機及びリチウム電池内蔵型信号制御機）を整備し、災害に伴う停電時における警察活動を支援します。信号機用非常用電源設備は、停電時に警察官等の人手を介さずに自動的に信号機に電力を供給することができるため、警察官が各種活動に専念することが可能となります。

また、信号機用非常用電源設備は、大規模災害時だけでなく、長時間の停電時にも信号機への電力供給が可能であることから、交通の安全と円滑を図るために今後も新規整備を推進するとともに、老朽化した設備の更新を進めていきます。

（警視庁）

(3) 救急活動等

ア 消防救助機動部隊の活用

救助車、特殊救急車、救助用重機等及び高度な救助技術、能力等を備えた「消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）」を活用します。

（東京消防庁）

イ 東京DMATの編成

大災害等の自然災害をはじめ、NBC災害、大規模交通事故等の都市型災害の現場で、専門的なトレーニングを受けた医師や看護師が東京消防庁との連携のもと、一刻も早い救命処置を行い、都民の生命を守るために、災害医療派遣チーム「東京DMAT」を編成し、運営します。

（都福祉保健局）

ウ 患者等搬送事業者との連携

震災等大規模災害時の多数の傷病者発生時に、患者等搬送事業者との連携を図ります。

（東京消防庁）

(4) 大規模事故時等の交通規制の実施

大規模事故時等には、社会的混乱や交通の混乱等の発生が予想されるため、事故現場及び周辺地区において、必要な範囲・路線の交通規制、交通整理を行います。

(警視庁)

(5) 災害への備えに関する広報啓発

大震災発生時における交通規制計画に基づいて「環状7号線から都心方向へ流入する車両の通行を禁止すること」、「緊急自動車専用路等を通行中の自動車は、速やかに道路外の場所又は他の道路に移動すること」等について、チラシやポスター、広報用DVD、警視庁ホームページ等の広告媒体を活用するなど、交通規制を周知徹底するための方策を推進していきます。

(警視庁)

(6) 大規模事故時等の各機関の相互連携の確保

都内において大規模事故が発生した場合、東京都地域防災計画に定めるところにより、関係防災機関等が応急対策活動を実施することとなっており、都は、災害現場において各機関の情報の共有化、活動の調整等を行い、被災者並びに被災のおそれのある者を早期に救出・救助・搬送・避難させることを目的として、現地連絡調整所を設置・運営します。

(都総務局)

第8章 調査研究の推進

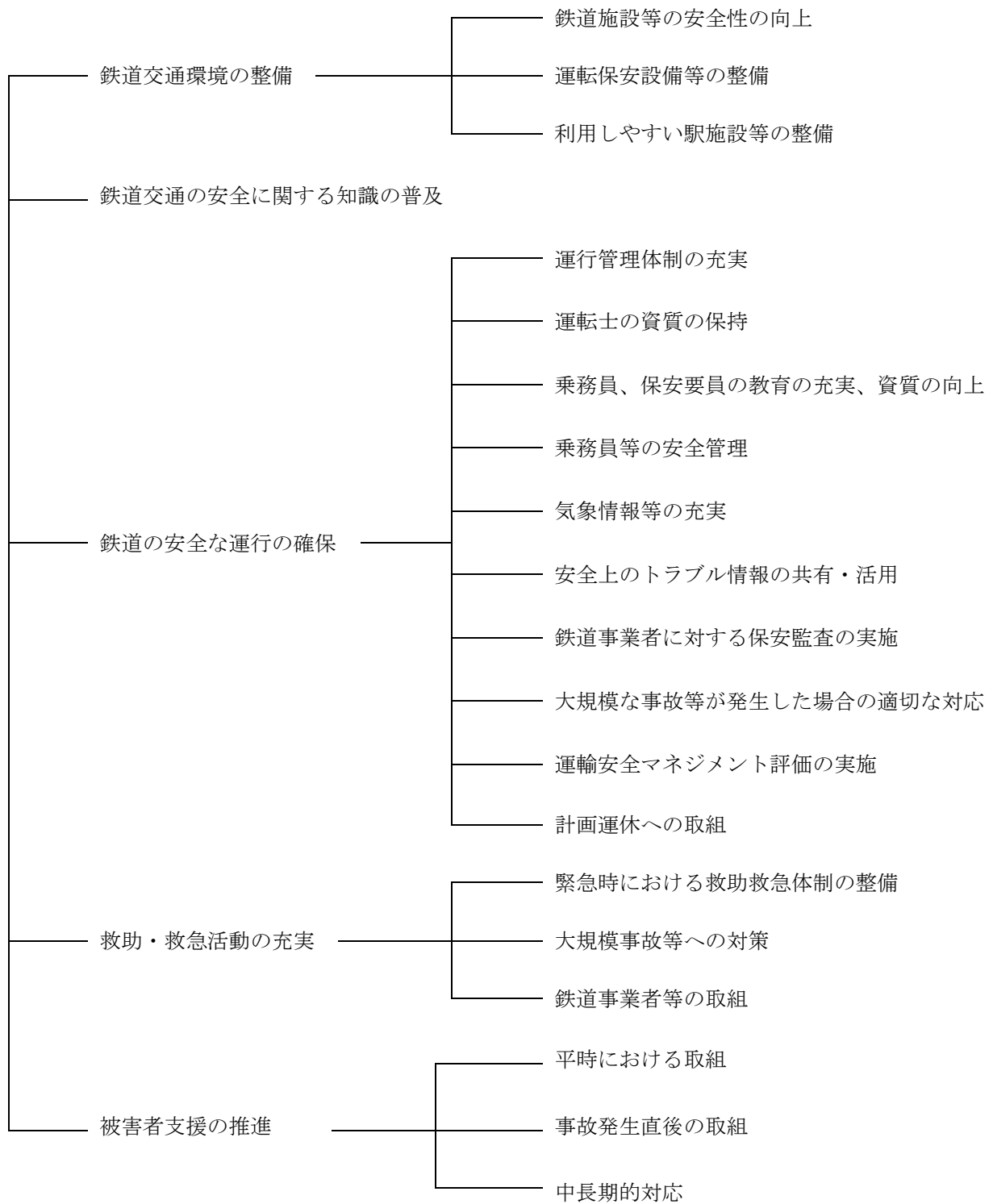
| 名称／事業規模／実施機関 | 目的・概要 |
|---|--|
| <p>交通事故対策調査／ 管内全域／関東地方整備局</p> | <p>(目的) 交通事故の減少に焦点をあて、交通事故を調査・分析し、その結果に基づき安全対策を検討します。</p> <p>(概要) 直轄国道で発生した個々の事故について、事故状況、道路形態等を調査し、交通センサスのデータとマッチングして事故統合データベースを作成し、危険箇所の抽出、安全対策の検討等の基礎資料とします。</p> |
| <p>交通事故発生状況の分析／ 都内全域／警視庁</p> | <p>(目的) 死亡事故をはじめとする重大交通事故の抑止及び軽傷事故を含めた交通事故の総量を抑制するため、様々な角度から交通事故原因の分析を行い、各種対策の基礎資料とします。</p> <p>(概要) 交通事故が発生した際に警察署等が入力する交通人身事故統計データをもとに、時間帯別、年齢層別、事故類型別など、様々な角度から高度な調査分析を行います。 また、その結果を用いて、高齢者が関与した事故、二輪車が関与した事故、子供が関与した事故など、各種関与事故に対する各種対策に反映させるほか、事故の発生状況等を、GIS（地図情報システム）を活用して視覚的に確認することができる「交通事故発生マップ」を作成し、定期的にホームページで公開するなど、都民に対する情報提供にも力を入れていきます。</p> |
| <p>駅前放置自転車実態調査／ 島しょを除く区市町村／ 都都民安全推進本部</p> | <p>(目的) 駅前放置自転車等の現状を把握し、対策の基礎資料とします。</p> <p>(概要) (1) 駅周辺の放置状況 (2) 自転車駐車場設置状況 (3) 放置自転車撤去・返還・処分の状況 ほか</p> |

| 名称／事業規模／実施機関 | 目的・概要 |
|--|---|
| 都道における交通事故調査／ 都管理道路全線／都建設局 | <p>(目的) 交通事故の減少に向け、交通事故を調査・分析し、その結果に基づき安全対策を検討します。</p> <p>(概要) 都管理道路で発生した個々の事故について、事故状況や道路形態等を調査し、危険箇所の抽出や安全対策の検討等の基礎資料とします。</p> |
| 首都高速道路の交通事故分析・ 安全対策計画等の検討／対象期 間：過去1箇年、対象範囲：首都 高速道路全線 ／首都高速道路 | <p>(目的) 本業務は、首都高速道路上の交通事故削減を目指して、首都高速道路で発生する交通事故データの集計・解析を行います。事故多発地点や事故特性、実施した対策効果を把握し、安全対策実施箇所の抽出、対策工法の選定などを実施することで、安全性の向上に寄与させることを目的としています。</p> <p>(概要) 首都高速道路上で発生した交通事故に関して、以下の観点から事故データを集計解析します。さらに集計解析結果から効果的な交通安全対策の立案を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故件数の集計 ○ 経年的傾向分析 ○ 事故多発地点の事故発生状況の把握 ○ 安全対策の効果分析 ○ 事故形態別の解析を行い、安全対策案を検討 ○ 立入、逆走件数の集計及び分析 |

第2編 鉄道及び踏切の交通安全

第1章 鉄道の交通安全

〔施策の体系〕



1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進します。切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、ホームドア又は内方線付き点字ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進します。

(関東運輸局)

鉄道交通では、安全の確保を図るため、運行管理システムを導入し、安全運行に努めるだけでなく、車両、軌道、電車線、通信ケーブル、トンネル、橋梁など鉄道施設の点検を定期的に行っています。

ホーム転落を防ぐための安全対策を始めとして、列車衝突や火災、脱線等の重大事故の発生を防ぐため、駅施設等の保安対策に万全を期しています。

(東日本旅客鉄道(株))

ア 線路保守ほか、駅建物等の耐震化等

線路施設の保守を実施基準に基づき実施するとともに、豪雨によるトンネル内への浸水防止、省力化軌道、重軌条化、ロングレール化、PCまくら木化及び路盤改良等の軌道強化を行います。また、駅本屋等建物の耐震補強工事を推進します。

(東日本旅客鉄道(株))

線路施設の保守や省力化軌道、ロングレール化、PCまくらぎ化及び路盤改良、分岐器改良等の軌道整備を推進します。

(東京地下鉄(株))

イ トンネル管理（地下鉄構造物の長寿命化）

経年や塩害によるトンネル等の地下鉄構造物の劣化に対して長寿命化及び補修費用の平準化を図るため、健全性を調査の上、予防保全の管理手法に基づき、止水・はく落対策等の補修を計画的に進め、安全レベルを維持していきます。

(都交通局)

ウ ホームドア・ホーム柵の整備

都営地下鉄では、三田線、新宿線、大江戸線の全駅、浅草線の新橋、大門、三田及び泉岳寺の4駅で、ホームドアの整備が完了しており、浅草線の未設置駅につい

ては、令和5年度までの整備完了を目指しています。

(都交通局)

ホームにおける事故防止対策と安全性向上及び輸送障害の減少を目的として、平成22年にJR山手線恵比寿駅、目黒駅に可動式ホーム柵を先行設置した後、令和2年度末までにJR山手線・京浜東北線等を中心に東京都内の54駅に導入しました。

今後、駅の乗降人員やご利用状況などを考慮して、各駅のホームドア整備を検討していきます。

(東日本旅客鉄道(株))

ホームから線路内への転落事故や、ホームにおける列車への接触事故を防止するため、東京メトロ各駅へのホームドアの設置を推進しています。令和2年12月1日時点で、東京メトロ銀座線、丸ノ内線、千代田線、有楽町線、南北線、副都心線の全121駅、日比谷線3駅、東西線9駅及び半蔵門線10駅への設置が完了しています。引き続き、日比谷線、東西線、半蔵門線の未設置駅への設置を推進していきます。

(東京地下鉄(株))

エ ホームドア等整備促進事業の補助

ホームからの転落防止効果の高いホームドアの整備を促進するため、令和元年9月に公表した「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を踏まえ、東日本旅客鉄道(株)及びその他民営鉄道事業者に対し、区市町村と連携してホームドア等の整備に対する補助を行います。

(都都市整備局)

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの*の整備については完了しましたが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

*1時間当たりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設については10年以内に整備するよう義務付けられたもの

(関東運輸局)

ATC装置(自動列車制御装置)の高機能化を推進するなど、引き続き運転保安設備の整備、充実を図り、さらなる安全・安定輸送の向上に取り組めます。

(東日本旅客鉄道(株))

(3) 利用しやすい駅施設等の整備

ア 駅のバリアフリー化

駅や車両のバリアフリー化を推進し、高齢者や障害者など、誰もが安全で円滑に移動できる環境を整備していきます。

(ア) エレベーター等整備事業の補助

鉄道駅におけるエレベーター等の整備による段差解消を促進するため、令和元年9月に公表した「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を踏まえ、東日本旅客鉄道(株)及びその他民営鉄道事業者に対し、区市町村と連携してエレベーター等の整備に対する補助を行います。

(都都市整備局)

(イ) エレベーター等の整備

平成25年度に、全ての駅でのエレベーター等による1ルートの確保を完了しました。さらに、駅のバリアフリー化をより一層進めるため、他路線との乗換駅等において、エレベーターを増設し、利便性の向上を図ります。

(都交通局)

障害者や高齢者をはじめ、だれでも容易に移動できるエレベーター等垂直移動設備の改良・新設を行うとともに、可能な限りホームから公共通路に至るルートを整備し、バリアフリーを推進します。

(東日本旅客鉄道(株))

全ての駅でのエレベーターによる1ルート整備を進めるとともに、他路線との乗換駅のほか複数箇所へエレベーターの設置を進めます。

(東京地下鉄(株))

イ 視覚障害者ブロック、案内標示等の整備

路線シンボル及び駅ナンバリングの表記やピクトグラムの活用、多言語表記の充実など分かりやすい案内表示への改善に努めます。

(都交通局)

高齢者をはじめ、だれもが利用しやすいよう、サインの更新と大型化、誘導ラインの敷設を行います。また、駅名標の改修、乗換案内標への路線アルファベット表記、路線標への駅番号標記等を推進し、わかりやすい案内表示の改善を継続して行います。また、視覚障害者誘導用ブロックや2段手摺り、多機能トイレの設置を進めるとともに、弱視者が識別しやすい階段表示を整備するほか、ホーム上の旅客安全対策として、足元注意の自動放送、列車非常停止装置等を設置します。

(東日本旅客鉄道(株))

ウ 車両の整備

バリアフリーに関する車いすスペースの設置、点文字・文字、音声等による運行

情報の提供など、お客様の移動に制約を生じないように、鉄道車両のバリアフリー化を推進します。

(東京地下鉄(株)、東日本旅客鉄道(株))

各車両への車いすスペースの設置、低いつり手や荷棚の採用、優先席への縦手すりの追加、多言語対応の車内液晶モニターによるわかりやすい案内表示など、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた「人にやさしい車両」への更新を進めます。

(都交通局)

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的にを行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

(関東運輸局)

鉄道利用者に対して、ホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うため、首都圏の鉄道事業者が一体となり行っているプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を行います。

(都交通局、東日本旅客鉄道(株)、東京地下鉄(株))

3 鉄道の安全な運行の確保

(1) 運行管理体制の充実

列車の運行状況を的確に把握し、事故の発生、ダイヤ乱れ時に迅速かつ適切な措置が講じられる運行管理体制の充実を図ります。

(都交通局、東京地下鉄(株)、東日本旅客鉄道(株))

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

(関東運輸局)

(3) 乗務員、保安要員の教育の充実、資質の向上

安全への対策を検証するため、各種訓練を実施し、未然に事故の発生を防止するようにしています。

(東日本旅客鉄道(株))

運転取扱いに関する知識、技能の習得や事故等への対応能力を向上させるため、乗務員等の運転関係従事員に対する教育訓練を充実させるとともに、安全総点検等を実施して事故防止に努めていきます。

(東京地下鉄(株)、都交通局)

高齢者や障害をお持ちのお客様などが、いつでも快適に、安心して地下鉄を御利用いただけるように、駅職員や乗務職員の「サービス介助士」の資格取得を実施しています。

(都交通局)

(4) 乗務員等の安全管理

軌道*内における触車災害を防止するため、触車災害防止計画の作成等を定めた「軌道内等の作業における列車との接触災害防止のためのガイドライン」(平成11年9月労働省労働基準局策定)の周知・徹底を図ります。

*ここでいう「軌道」は鉄道事業法及び軌道法にいう鉄道・軌道の別を問わずに、列車が通る道を指します。

(東京労働局)

乗務員の管理や職場における年間重点施策を設定し、安全管理を徹底します。

(都交通局、東京地下鉄(株)、東日本旅客鉄道(株))

(5) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(東京管区気象台)

(6) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(関東運輸局)

運転事故の発生に際しては原因究明のために調査を推進し、その結果を速やかに安全対策に反映させていきます。

(東日本旅客鉄道(株))

(7) 鉄道事業者に対する保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図ります。

(関東運輸局)

(8) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(関東運輸局)

- ・列車脱線等の重大事故が発生した場合は、怪我をされた方の救助を最優先し、早期復旧・運転再開を目指します。
- ・鉄道をご利用のお客様に対しては、代替輸送機関に対する振替輸送を実施して影響

を少なくします。

- ・首都圏に大地震が発生した場合、鉄道を利用されているお客様の安全確保を第一に、列車の運行状況及び被害状況等の早期把握をします。
- ・二次災害を防ぐための避難誘導、帰宅困難者のための情報提供を行います。
- ・必要な装備の配備、技術の習得等、全社及び協力会社を挙げてハード・ソフト両面の強化を進めていきます。
- ・社員の自主参集能力の向上、職員・社員家族の安否確認の徹底、災害発生を想定しての必要な教育・訓練等を実施していきます。

(都交通局、東日本旅客鉄道(株)、東京地下鉄(株))

(9) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

(関東運輸局)

(10) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

(関東運輸局)

4 救助・救急活動の充実

(1) 緊急時における救助救急体制の整備

都内において大規模事故が発生した場合、東京都地域防災計画に定めるところにより、関係防災機関等が応急対策活動を実施することとなっており、都は、災害現場において各機関の情報の共有化、活動の調整等を行い、被災者並びに被災のおそれのある者を早期に救出・救助・搬送・避難させることを目的として、現地連絡調整所を設置・運営します。

(都総務局)

(2) 大規模事故等への対策

大規模事故等の発生に備え、消防救助機動部隊（ハイパーレスキュー隊）の充実及び民間患者等搬送事業者との連携を図ります。

(東京消防庁)

(3) 鉄道事業者等の取組

大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行うため、夜間・休日における連絡体制の充実、通信手段の拡充を図ります。

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。

(都交通局、東日本旅客鉄道(株)、東京地下鉄(株))

5 被害者支援の推進

(1) 平時における取組

ア 被害者等への支援体制の整備

公共交通事故被害者支援室において、被害者等からの相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を実施します。

イ 事業者における支援計画作成の促進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けて取り組みます。

(関東運輸局)

(2) 事故発生直後の取組

事故発生直後の対応として、被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を関係行政機関、公共機関、地方公共団体及び事業者伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細やかな情報を適切に提供します。

また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口

を通じて、被害者等からの問合せ・相談に的確に対応します。

(関東運輸局)

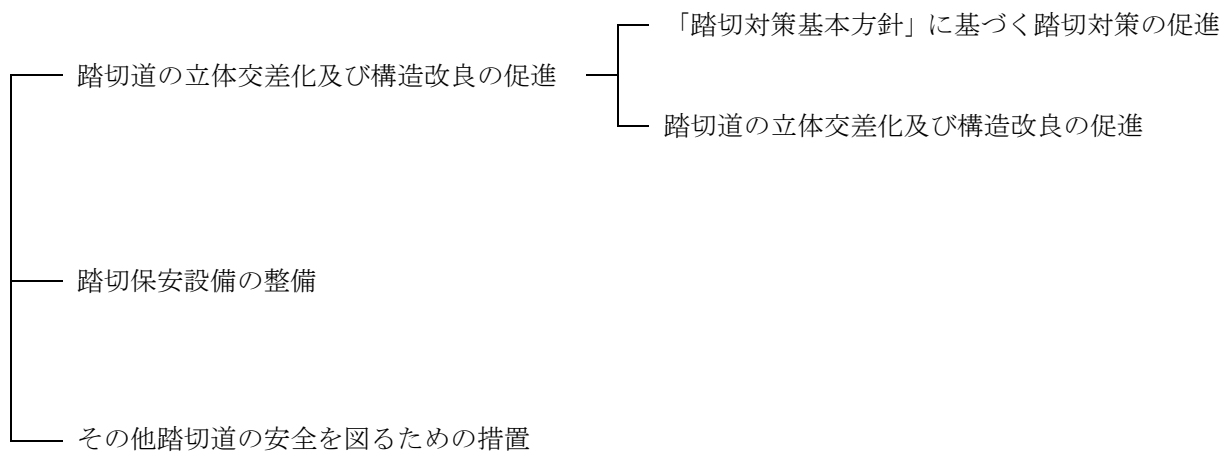
(3) 中長期的対応

被害者等への支援を行う体制において、被害者等のための窓口を設置し、被害者等からの要望を踏まえ、事故調査の状況や規制の見直し、事業者の安全対策に関する説明について必要なコーディネートを実施します。また、被害者等からの相談を受け、必要に応じて、事業者が策定する公共交通事故被害者等への支援に関する計画に基づく支援やその他事業者による支援について、事業者に指導・助言を行うとともに、被害者等に対して関係機関や心のケアの専門家を紹介するなどの取組を実施します。

(関東運輸局)

第2章 踏切の交通安全

〔施策の体系〕



1 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

(1) 「踏切対策基本方針」に基づく踏切対策の促進

東京都では、総合的かつ計画的に多様な踏切対策を進め、道路渋滞、地域の分断、踏切事故等の解消を図るため「踏切対策基本方針」（以下、「基本方針」という。）を平成16年6月に策定し、この中で、「鉄道立体化の検討対象区間」を20区間、「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」を83区間抽出しました。

- ・「鉄道立体化の検討対象区間」については、関連する道路整備計画やまちづくりの熟成度などを踏まえて、事業化に向けた取組を進めます。
- ・「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」については、踏切道の拡幅や踏切システムの改善など、早期に実施可能な対策を進めます。
- ・基本方針に基づき、区市町、鉄道事業者等、関係者間の連携を一層強化し、踏切問題の早期解消に向けて取り組んでいきます。
- ・基本方針で位置付けた「鉄道立体化の検討対象区間」のうち、事業化した西武新宿線（中井駅～野方駅間）、西武新宿線（東村山駅付近）、京王京王線（笹塚駅～仙川駅間）、JR埼京線（十条駅付近）及び京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）について、引き続き連続立体交差事業を推進します。
- ・基本方針で位置付けた「鉄道立体化の検討対象区間」のうち、現在、西武新宿線（野方駅～井荻駅付近）、西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）、東武東上線（大山駅付近）、JR南武線（矢川駅～立川駅付近）で連続立体交差事業の事業化にむけて準備中です。
- ・事業化した東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近（足立区施行）及びとうきょうスカイツリー駅付近（墨田区施行）については、区が施行する連続立体交差事業に対し補助を行います。
- ・基本方針で位置付けた「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」のうち、東武亀戸線 亀戸線第1号踏切（曳舟～小村井駅間）については、事業中の放射第32号線の整備に合わせ、踏切道の拡幅を行います。

（都都市整備局、都建設局）

(2) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進します。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対

策を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による統合的な対策を促進します。

(関東運輸局)

数多くの踏切を同時に除却する連続立体交差事業及び単独立体交差事業を推進していきます。

| 実施機関 | 事業内容 | 3年度～7年度 | |
|--------|-------------------|---------|-------------|
| 都建設局 | 連続立体交差事業 | 事業箇所 | 5路線6箇所を整備推進 |
| 都都市整備局 | 連続立体交差事業 (区施行) | 事業箇所 | 1路線2箇所を整備推進 |
| | | 解消踏切数 | 3箇所の踏切を除却 |

(都都市整備局、都建設局)

踏切道の立体交差化について、東京都の定める踏切対策基本方針に基づき、協力します。

(東日本旅客鉄道(株))

2 踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備されていない踏切道は、踏切遮断機の整備された踏切道に比べて事故発生率が高いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案し、必要に応じて障害物検知装置（光式、3次元レーザレーダ式等）やオーバーハング型警報装置等を設置し、より一層事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる全方位型警報装置や障害物検知装置の高規格化を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

(東日本旅客鉄道(株)、関東運輸局)

3 その他踏切道の安全を図るための措置

車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。

また、関係機関及び鉄道事業者並びに道路管理者との安全対策会議を定期的を開催して、踏切道における安全対策についての情報を共有するとともに、踏切利用者や鉄道事業者等と合同による安全点検を実施するなど、踏切事故防止の強化に努めます。

(警視庁)

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討します。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消やう回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

(関東運輸局)

付 属 資 料

- 1 東京都交通安全対策会議委員名簿
- 2 所管機関一覧
- 3 第11次東京都交通安全計画作成経過
- 4 交通安全対策基本法（抜粋）
- 5 交通事故統計等

1 東京都交通安全対策会議委員名簿

| | | |
|------|-----------------------|--------|
| 会 長 | 東京都知事 | 小池 百合子 |
| 委 員 | 経済産業省関東経済産業局長 | 濱野 幸一 |
| | 国土交通省関東運輸局長 | 河村 俊信 |
| | 国土交通省気象庁東京管区气象台長 | 國次 雅司 |
| | 総務省関東総合通信局長 | 椿 泰文 |
| | 厚生労働省東京労働局長 | 土田 浩史 |
| | 国土交通省関東地方整備局長 | 土井 弘次 |
| | 警視総監 | 斉藤 実 |
| | 東京都副知事 | 多羅尾 光睦 |
| | 東京都教育委員会教育長 | 藤田 裕司 |
| | 東京都技監（都市整備局長兼務） | 上野 雄一 |
| | 東京都政策企画局長 | 中嶋 正宏 |
| | 東京都都民安全推進本部長 | 國枝 治男 |
| | 東京都総務局長 | 黒沼 靖 |
| | 東京都財務局長 | 潮田 勉 |
| | 東京都生活文化局長 | 野間 達也 |
| | 東京都建設局長 | 中島 高志 |
| | 東京都環境局長 | 栗岡 祥一 |
| | 東京都福祉保健局長 | 吉村 憲彦 |
| | 東京都交通局長 | 内藤 淳 |
| | 東京都墨田区長 | 山本 亨 |
| | 東京都中央区長 | 山本 泰人 |
| | 東京都八王子市長 | 石森 孝志 |
| | 東京都瑞穂町長 | 杉浦 裕之 |
| | 消防総監 | 清水 洋文 |
| | 一般財団法人東京都交通安全協会会長 | 今井 敬 |
| | 一般社団法人東京母の会連合会理事長 | 柴崎 直子 |
| | 一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会会長 | 川鍋 一朗 |
| | 一般社団法人東京バス協会会長 | 山口 哲生 |
| | 一般社団法人東京都トラック協会会長 | 浅井 隆 |
| 特別委員 | 東日本旅客鉄道株式会社 東京支社長 | 白石 敏男 |
| | 東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社長 | 下村 直樹 |
| | 中日本高速道路株式会社 東京支社長 | 中井 俊雄 |
| | 中日本高速道路株式会社 八王子支社長 | 湯川 保之 |
| | 東日本高速道路株式会社 関東支社長 | 良峰 透 |
| | 東京地下鉄株式会社 常務取締役 | 高取 芳伸 |
| | 首都高速道路株式会社 執行役員 | 鶴田 和久 |

（令和3年4月〇日現在）

2 所管機関一覧

| 機 関 名 | | 担当部署 |
|---------------------|---------------|--|
| 経済産業省 | 関東経済産業局 | 総務企画部総務課 |
| 国土交通省 | 関東運輸局 | 東京運輸支局 |
| 国土交通省 | 気象庁東京管区気象台 | 総務部業務課 |
| 総務省 | 関東総合通信局 | 総務部総務課 |
| 厚生労働省 | 東京労働局 | 労働基準部安全課 |
| 国土交通省 | 関東地方整備局 | 東京国道事務所交通対策課 |
| 東京都 | 警視庁 | 交通部交通総務課 |
| | 教育庁 | 指導部指導企画課 地域教育支援部管理課 |
| | 政策企画局 | 政策調整部政策調整課 |
| | 都民安全推進本部 | 総合推進部交通安全課 |
| | 総務局 | 総合防災部防災計画課 |
| | 生活文化局 | 広報広聴部都民の声課 私学部私学振興課 |
| | 都市整備局 | 都市基盤部交通企画課 市街地整備部企画課 |
| | 建設局 | 総務部企画計理課 道路管理部管理課 道路建設部計画課 公園緑地部計画課 |
| | 環境局 | 環境改善部自動車環境課 |
| | 福祉保健局 | 医療政策部救急災害医療課 高齢社会対策部計画課 少子社会対策部計画課 |
| | 交通局 | 総務部安全対策推進課 |
| | 産業労働局 | 商工部地域産業振興課 |
| | 港湾局 | 総務部企画計理課 |
| 東京消防庁 | 救急部救急管理課 | |
| 一般財団法人東京都交通安全協会 | | |
| 一般社団法人東京母の会連合会 | | |
| 一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 | | |
| 一般社団法人東京バス協会 | | |
| 一般社団法人東京都トラック協会 | | |
| 公益財団法人東京都道路整備保全公社 | | |
| 公益財団法人東京都都市づくり公社 | | |
| 独立行政法人自動車事故対策機構 | | |
| 東日本旅客鉄道株式会社 | 東京支社 八王子支社 | 総務部企画室 設備部保線課 |
| 中日本高速道路株式会社 | 東京支社 八王子支社 | 保全・サービス事業部交通管制課 高速道路事業部交通管制課 |
| 東日本高速道路株式会社 | 関東支社 | 管理事業部交通管理課 |
| 東京地下鉄株式会社 | 鉄道本部 | 安全・技術部 |
| 首都高速道路株式会社 | 保全・交通部 | 防災・交通管理室 交通管理課 |

(令和3年4月〇日現在)

3 第11次東京都交通安全計画作成経過

| 年 月 日 | 作 成 経 過 |
|---------------------------|--|
| 令和2年2月12日 | ○令和元年度東京都交通安全対策会議幹事会 ・第11次東京都交通安全計画の策定スケジュールについて |
| 令和2年8月3日から8月7日までの書面開催 | ○令和2年度第1回東京都交通安全対策会議幹事会 ・第11次東京都交通安全計画策定等スケジュールの変更について |
| 令和2年12月18日から12月25日までの書面開催 | ○令和2年度第2回東京都交通安全対策会議幹事会 ・国の「交通安全基本計画（中間案）」について ・第11次東京都交通安全計画の概要について |
| 令和3年2月5日から令和3年2月12日まで書面開催 | ○令和2年度第3回東京都交通安全対策会議幹事会 ・第11次東京都交通安全計画（中間案）の意見募集について |
| 令和3年2月22日から令和3年3月23日まで | ○第11次東京都交通安全計画（中間案）について都民・団体等に意見募集 |
| 令和3年4月7日から令和3年4月13日まで書面開催 | ○令和3年度東京都交通安全対策会議 ・第11次東京都交通安全計画の決定 |

4 交通安全対策基本法（抜粋）（昭和四十五年六月一日法律第百十号）

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第十六条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

- 2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。
 - 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
 - 三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第十七条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。
- 3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。
 - 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
 - 二 都道府県教育委員会の教育長
 - 三 警視總監又は道府県警察本部長
 - 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
 - 五 地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員
 - 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
 - 七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

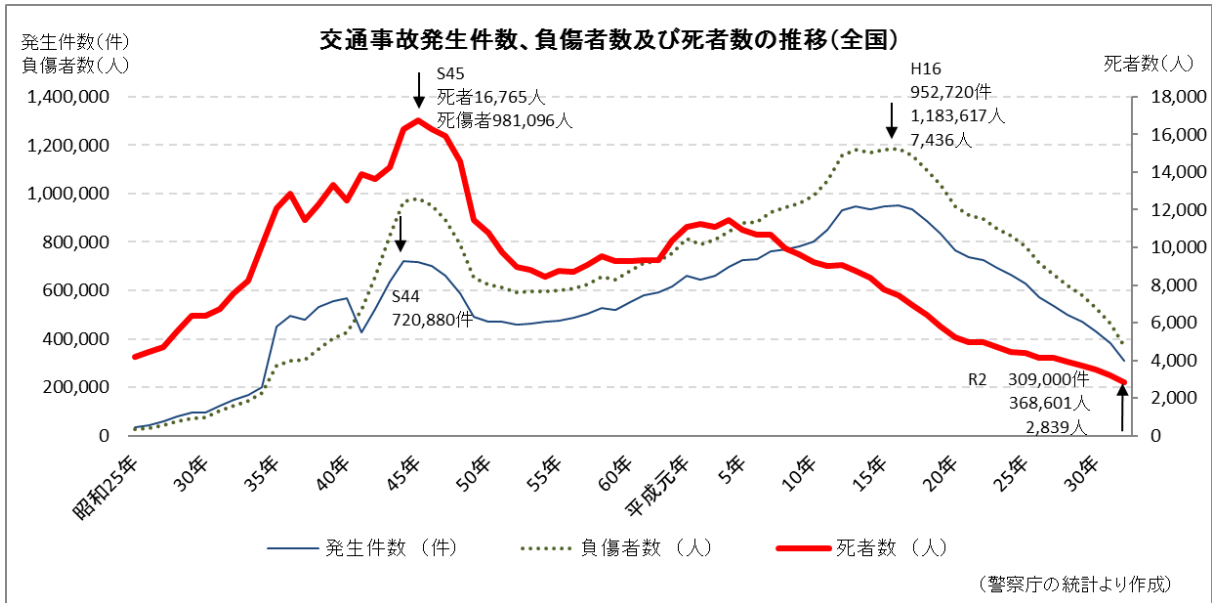
（市町村交通安全計画等）

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

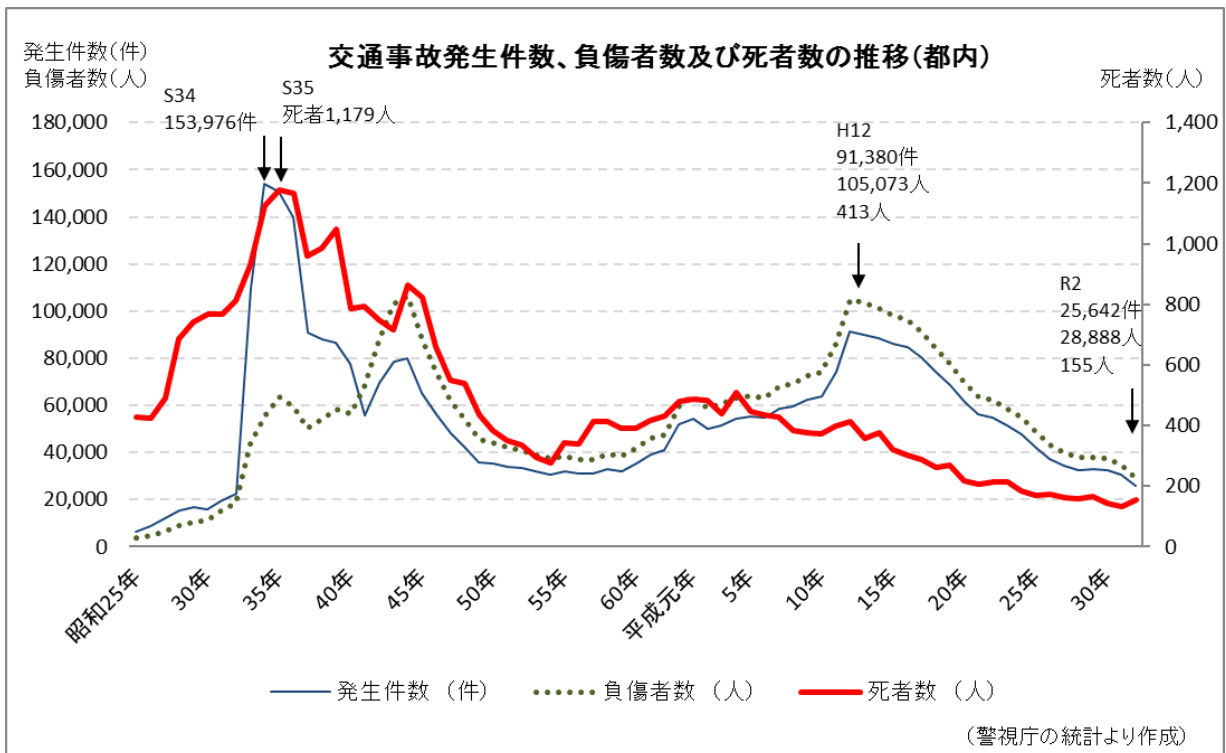
- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

5 交通事故統計等

(1) 全国の道路交通事故の発生件数、死者数、負傷者数の推移

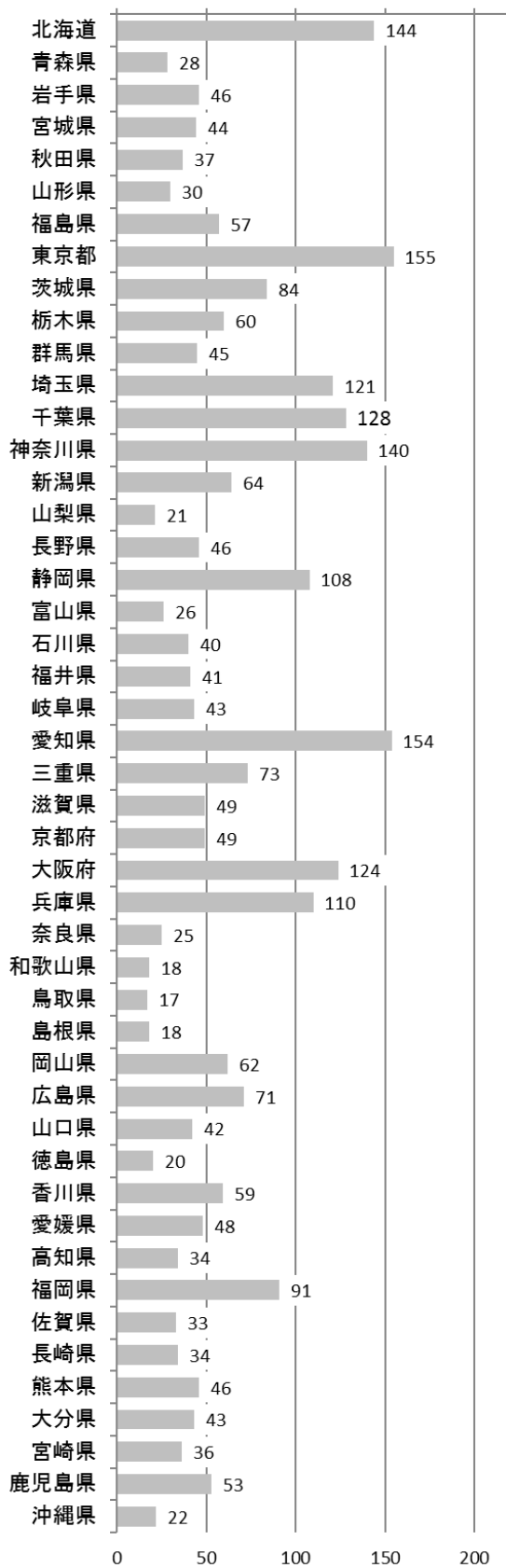


(2) 都内の道路交通事故の発生件数、死者数、負傷者数の推移

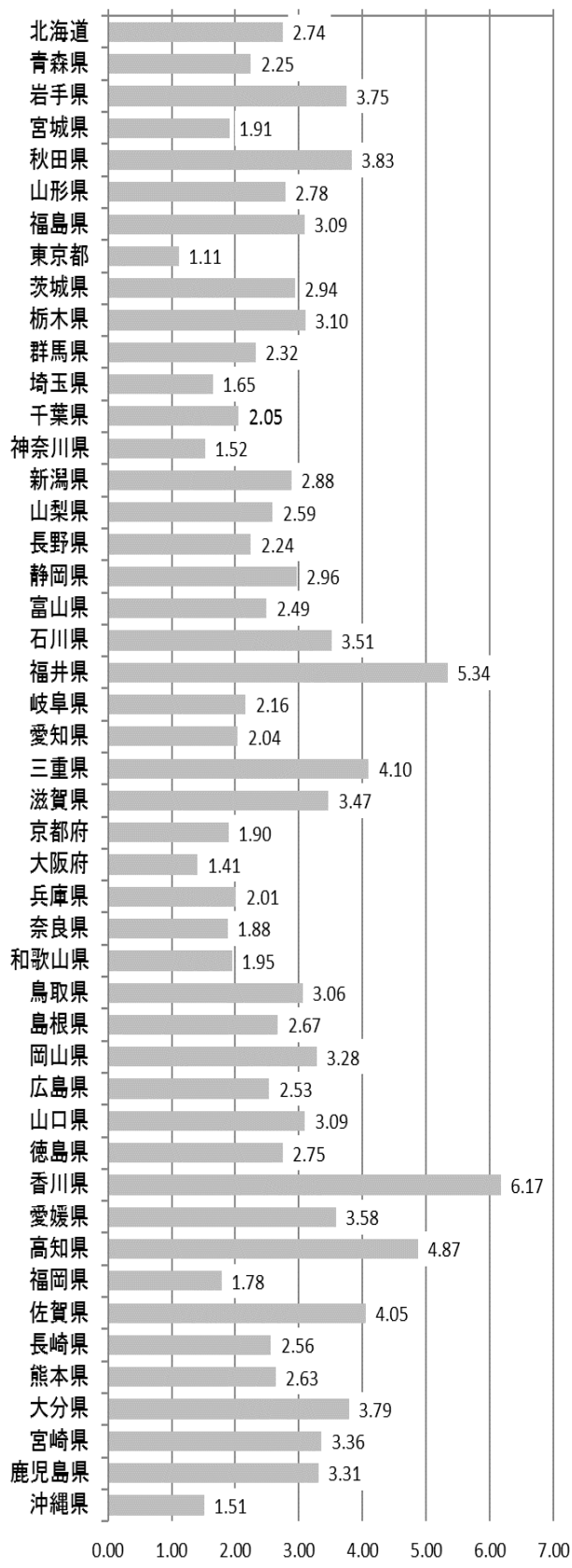


(3) 都道府県別死者数・同人口 10 万人当たり死者数

都道府県別交通事故死者数



都道府県別人口 10 万人当たり交通事故死者数



死者数は令和 2 年、人口は令和元年 10 月 1 日現在 (警察庁・総務省の資料より作成)

(4) 世界主要大都市の死者数

| 都市名 | 年 | 10万人当たり 30日以内死者*数 | 30日以内 死者数 | 人口 |
|--------|-----------|----------------------|--------------|-------------|
| ロンドン | H30・2018年 | 1.26人 | 112人 | 8,908,081人 |
| | R元・2019年 | 1.39人 | 125人 | 8,977,525人 |
| ニューヨーク | H30・2018年 | 2.41人 | 202人 | 8,390,081人 |
| | R元・2019年 | 2.64人 | 220人 | 8,336,817人 |
| パリ | H30・2018年 | 1.65人 | 36人 | 2,175,601人 |
| | R元・2019年 | 1.57人 | 34人 | 2,164,781人 |
| 東京 | H30・2018年 | 1.33人 | 184人 | 13,843,403人 |
| | R元・2019年 | 1.29人 | 180人 | 13,942,856人 |

* 事故発生後30日以内に亡くなった人をいう。

(出典)

・ロンドン

「Population projections for local authorities: Table 2」(Office for National Statistics)

「Road danger reduction dashboard and data」(Transport for London)

・ニューヨーク

「City and Town Population Totals: 2010-2019」(United States Census Bureau)

「Library -- VISION ZERO」(NYC)

・パリ

「Estimation de la population au 1^{er} janvier 2021」(Insee)

「Recueil de données annuelles」(Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR))

(5) 交通安全基本計画（国）及び東京都交通安全計画における目標値・実数値の推移

| | 交通安全基本計画(国) | | 東京都交通安全計画 | |
|------------------------|-------------|---|-----------|-------------------------|
| | 目標値 | | 目標値 | |
| 第1次計画 (S46年度～50年度) | 目標値 | 歩行者推計死者数約8,000の半減 | 目標値 | |
| | 実数値 | S50年 死者数3,732人 | 実数値 | S50年 死者数382人 |
| 第2次計画 (S51年度～55年度) | 目標値 | 死者数16,765の半減 | 目標値 | |
| | 実数値 | S55年 死者数8,760人 | 実数値 | S55年 死者数343人 |
| 第3次計画 (S56年度～60年度) | 目標値 | 死者数8,000人以下 | 目標値 | |
| | 実数値 | S60年 死者数9,261人 | 実数値 | S60年 死者数390人 |
| 第4次計画 (S61年度～H2年度) | 目標値 | 死者数8,000人以下 | 目標値 | |
| | 実数値 | H2年 死者数11,227人 | 実数値 | H2年 死者数483人 |
| 第5次計画 (H3年度～7年度) | 目標値 | 死者数10,000人以下 | 目標値 | |
| | 実数値 | H7年 死者数10,684人 | 実数値 | H7年 死者数429人 |
| 第6次計画 (H8年度～12年度) | 目標値 | 死者数平成9年までに10,000人以下 平成12年までに9,000人以下 | 目標値 | |
| | 実数値 | H9年 死者数9,642人、H12年 死者数9,073人 | 実数値 | H12年 死者数413人 |
| 第7次計画 (H13年度～17年度) | 目標値 | 死者数8,466人以下 | 目標値 | 死者数350人以下 |
| | 実数値 | H17年 死者数6,937人 | 実数値 | H17年 死者数289人 |
| 第8次計画 (H18年度～22年度) | 目標値 | 死者数5,500人以下、死傷者数100万人以下 | 目標値 | 死者数250人以下 |
| | 実数値 | H22年 死者数4,948人、死傷者数901,245人 | 実数値 | H22年 死者数215人 |
| 第9次計画 (H23年度～27年度) | 目標値 | 死者数3,000人以下、死傷者数70万人以下 | 目標値 | 死者数150人以下 |
| | 実数値 | H27年 死者数4,117人、死傷者数670,140人 | 実数値 | H27年 死者数161人 |
| 第10次計画 (H28年度～R2年度) | 目標値 | 死者数2,500人以下、死傷者数50万人以下 | 目標値 | 死者数125人以下、死傷者数28,000人以下 |
| | 実数値 | R2年 死者数2,839人、死傷者数371,440人 | 実数値 | R2年 死者数155人、死傷者数29,043人 |
| 第11次計画 (R3年度～R7年度) | 目標値 | 死者数2,000人以下、重傷者数22,000人以下 | 目標値 | 死者数110人以下、死傷者数27,000人以下 |